

AR38

CANADIAN NATIONAL
RAILWAYS

Annual Report 1976



**A
Profitable
Year**

Officers

Pierre Taschereau, Q.C.,
Chairman
R. A. Bandeen, Ph.D.,
President and Chief Executive Officer
C. F. Armstrong,
Vice-President, Mountain Region,
Edmonton
W. H. Bailey,
Vice-President, Purchases and
Materials Management
D. W. Blair,
Vice-President, Atlantic Region,
Moncton
J. H. Burdakin,
President, Grand Trunk Corporation,
Detroit
G. C. Campbell,
Vice-President, Passenger Marketing
J. L. Cann,
Vice-President, Operations
G. M. Cooper,
Vice-President and
Secretary of the Company
J. G. Cormier,
Vice-President, Public Relations
W. R. Corner,
Vice-President
J. Cunningham,
Treasurer
J. M. Duncan,
Corporate Vice-President
J. C. Gardiner,
Vice-President
J. Gratwick,
Vice-President, CN Marine
R. J. Hansen,
Vice-President, Prairie Region,
Winnipeg
A. H. Hart, Q.C.,
Senior Vice-President,
Vancouver
K. E. Hunt,
Vice-President,
Industrial Relations and Organization
A. J. Kuhr,
General Manager, Telecommunications
Toronto
George Lach,
Vice-President,
Passenger Services and Hotels

R. R. Latimer,
Vice-President and
Senior Executive Officer, CN Rail
R. E. Lawless,
Vice-President, Freight Marketing
J. W. G. Macdougall, O.B.E., Q.C.,
Executive Vice-President,
President, CANAC Consultants
Limited
Y. H. Masse,
Vice-President,
Trucking and Express
W. D. Piggott,
Corporate Vice-President
E. D. Pinsonnault, Q.C.,
Vice-President, Law
J. F. Roberts,
Vice-President, St. Lawrence Region,
Montreal
J. H. Spicer,
Corporate Vice-President
S. D. H. Thomas,
Corporate Comptroller
J. L. Toole,
Vice-President,
Chairman, CN Investment Division
A. R. Williams,
Vice-President, Great Lakes Region,
Toronto

Board of Directors Canadian National Railway Company

D. A. Anderson, Q.C.,
Toronto
R. A. Bandeen, Ph.D.,
Montreal
***Pierre Des Marais II**,
Montreal
Austin E. Hayes,
Halifax
J. S. Hinds,
Sudbury
L. C. L. Jolivet,
Vancouver
C. Kroft,
Winnipeg
André Monast, Q.C.,
Quebec
***H. C. Pinder**,
Saskatoon
***Ewart E. Pratt**,
St. John's, Nfld.
***Pierre Taschereau, Q.C.**,
Chairman
Montreal
W. J. Vancise,
Regina
*Member of the Audit Committee

Index

CN Earns Profit	1	Running a Tight Ship	9
Financial Year	2	CANAC	10
Earnings Rise	3	Real Estate Profit	10
US Operations	5	New Headquarters Role	11
Telecommunications	5	CN's People	12
Trucking	6	Pensions	13
CN Express Traffic Off	7	Outlook	13
Passenger Service	7	Companies in CN System	14
Bad Hotel Year	8	Consolidated Financial Statements	15

CN Earns Profit While Serving Canada



To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa, Ontario

Dear Mr. Minister:

The Board of Directors submits hereunder the Annual Report of Canadian National Railways for 1976.

CN is pleased to be able to report its first overall surplus in 20 years. This was achieved during a difficult period, with unsettled economic conditions externally adding to the problems of an internal reorganization into six profit-oriented operating divisions. The men and women who make up CN have responded admirably to the demands made upon them. The Board of Directors acknowledges this effort and thanks everyone responsible for the significant accomplishments and progress made.

Yours sincerely,

Pierre Taschereau, Q.C.
Chairman

R.A. Bandeen, Ph. D.
President & Chief Executive Officer

March 31, 1977

Canadian National earned its first overall profit in 20 years in 1976, exceeding its budgeted breakeven position by a comfortable margin. The company reported a surplus of \$11.8 million at December 31, 1976, compared with a deficit of \$16.4 million the year before.

This result was obtained in the face of unsettled world and Canadian economic conditions. Stringent cost control, alert marketing and benefits from past technological advances all played a part.

Fulfilling mandate

While earning a profit in 1976, CN continued to fulfill its mandate of service to its owners — the people of Canada. In rail, intermodal, express and truck transportation; in hotels, real estate, consulting and a variety of other activities, CN served the nation. Its efforts were aided by a more effective organizational structure — composed of six semi-autonomous, profit-oriented divisions supported by a corporate staff — which brought a new degree of flexibility to meet changing market and financial conditions. The divisions are CN Rail; Grand Trunk Corporation; Telecommunications; Trucking and Express; Passenger, Hotels and Tower; CN Marine. The following pages tell the story of each profit centre's activities, status and outlook in 1976.



Pierre Taschereau, Q.C.



R. A. Bandeen, Ph.D.

Results by Profit Centres

This year's report reflects CN's new organizational structure and the table following was developed to show a comparison between 1976 and 1975 results on a profit centre basis.

Canadian National Railway System

Statement of Income and Surplus - Division Basis

		Year ended December 31	
		1976	1975
		(in millions)	
Income (Loss) from:	CN Rail	\$157.1	\$ 23.2
	Grand Trunk Corporation	13.9	3.5
	CN Telecommunications	20.1	22.8
	CN Trucking	1.6	6.6
	CN Express	(35.0)	(39.3)
	CN Passenger	(50.6)	(70.9)
	CN Hotels	(0.1)	3.6
	CN Marine	—	—
	Miscellaneous	33.7	(4.2)
Income (Loss) Before Interest on Debt		140.7	(54.7)
Interest Charges (Net)		128.9	113.4
Net Income (Loss) For the Year		11.8	(168.1)
	Payments under the Railway Act treated as a prior year adjustment upon introduction of payments on a current basis	—	151.7
Surplus (Deficit)		\$ 11.8	\$ (16.4)

Note 1:

The above amounts are before elimination of interdivision transactions, which have been recorded primarily at market price and, in the case of rail services provided to CN Passenger by CN Rail, according to the formula used for determining costs for Government subsidy purposes.

Note 2:

Included in CN Rail and CN Passenger results are payments under the Railway Act covering losses, mainly branch line (1976 — \$60.7 million, 1975 — \$36.8 million) and passenger services (1976 — \$156.4 million, 1975 — \$118.0 million) respectively. Receipts of a similar nature, in respect of prior years, are included in Miscellaneous (1976 — \$38.1 million, 1975 — \$4.9 million).

The Financial Year

The principal reason for CN's surplus of \$11.8 million in 1976 was a significant increase in CN Rail's income. A 17.8% increase in operating revenues, brought about by rate increases and a 4% growth in traffic, aided the income improvement. But the major force behind CN Rail's financial performance was effective cost control.

Grand Trunk Corporation rail operations showed a 1976 income of \$13.9 million compared with only \$3.5 million in 1975. This good result came from a combination of traffic growth, rate increases, and cost control.

Show of confidence

Late in the year CN went for the first time to the European market for funds for capital expenditure. It raised \$85 million without a Canadian government guarantee, a fact that indicates confidence on the part of international investors in the commercial future of CN.

The long-term debt of the Company increased by \$167.3 million during the year. This, combined with an overall increase in interest rates, resulted in interest charges of \$128.9 million, \$15.5 million higher than in 1975.

Capital expenditures declined in almost all divisions of the Company. A comparative summary for 1976 and 1975 follows:

Capital Expenditures

	1976	1975
	(millions)	
CN Rail	\$318.0	\$348.2
Grand Trunk Corporation	15.3	11.3
CN Telecommunications	38.2	42.2
CN Trucking	4.0	7.1
CN Express	6.9	11.8
CN Passenger	6.8	—
CN Hotels	7.1	4.2
Miscellaneous	13.5	35.7
	409.8	460.5

Capital Value of Leased Assets

CN Rail	\$ 4.0	\$ 62.0
Grand Trunk Corporation	10.8	—
Total	<u>\$424.6</u>	<u>\$522.5</u>

CN Rail

Earnings Rise Sharply as Productivity Improves

CN Rail, the division broadly responsible for CN's Canadian railway freight activities, improved its earnings substantially in 1976 despite the sluggishness of the economic recovery in Canada. Income was \$157.1 million, compared with \$23.2 million in 1975. This result was achieved despite the fact that revenue from carload freight traffic, the mainstay of CN Rail, did not expand as much as expected.

There were rate increases during the year and traffic in revenue ton miles rose 4%. Productivity improvements also made an important contribution to the increase in earnings. A good measure of rail freight productivity is "gross train load", the weight of goods carried in each train. On this basis productivity was 5.1% better than in 1975 (See Chart, page 4).

Improvement in productivity came also from a successful campaign to control expenses. Manpower reductions were made in the operating, non-operating and administrative and management sectors, the two latter reflecting a continuation of an administrative expense control program begun in 1975. The drive for improved productivity stretched into every aspect of rail operations.

Top Efficiency Needed

CN Rail's cost reduction drive takes account of the constant need to keep the railway running at top efficiency by world standards — a must in view of Canada's geography and climate. Maintenance of way expenses, for example, increased by more than 12% last year partly because of an ongoing multi-year plant improvement program.

While control over expenses is important, it is only one element of productivity. In the long run it is more im-

portant for the Company to expand and diversify its business volume in a profitable way. This requires effective marketing. In 1976 CN introduced major marketing innovations in rail transport which contributed largely to improved financial results, including a 30% gain in revenues from intermodal services. Although it was a recession year in the competitive trucking industry, CN's piggyback revenues showed a large increase, reflecting the competitive strength of the intermodal concept.

CN Rail's immediate goal is to improve its return on investment. This means obtaining and retaining a greater share of profitable transportation markets in coming years. While seeking new business, CN must strive to handle it still more efficiently. Emphasis on train service design and locomotive and car utilization offers prospects for further productivity improvements. This is particularly important in view of the government policy of bringing Canadian fuel prices up to the international level, which foreshadows a heavy continuing cost burden for fuel.

CN Rail Highlights

	1976	1975
	(millions)	
Revenues	\$1,731.0	\$1,469.5
Expenses	1,573.9	1,446.3
Income	\$ 157.1	\$ 23.2



R. R. Latimer
Vice-President and
Senior Executive Officer, CN Rail

Distribution of Revenues

	1976	1975
	(millions)	
Carload Services	\$1,250.1	\$1,068.8
Intermodal Services	164.0	126.2
Express Contract	34.2	38.0
Passenger Contract	208.7	186.6
Other	5.4	5.4
All Other	7.9	7.7
Government Payments	60.7	36.8
Total	<u>\$1,731.0</u>	<u>\$1,469.5</u>

Distribution of Expenses

	1976	1975
	(millions)	
Transportation	\$ 453.1	\$ 418.3
Equipment	305.6	289.5
Engineering	217.7	194.0
Total Operations	976.4	901.8
Other Expenses	514.6	468.5
Charges from Other Divisions	82.9	76.0
Total	<u>\$1,573.9</u>	<u>\$1,446.3</u>

As another important objective, CN Rail will seek full compensation for providing services, such as grain carriage under the Crowsnest Pass rates, in which the cost to the railway of ful-

filling national policies results in a financial loss. The report of the Snaveley Commission on the cost to the railways of carrying grain, and the work of the Hall Commission which is studying the

whole grain distribution system, give hope for a positive solution to this long-standing problem.

Quick Facts

Improvement in CN Rail income resulted mainly from increased carload and intermodal revenues and the containment of railway operating expenses. There was a volume increase of 4% in terms of revenue ton miles, which provided additional revenues of about \$60 million. Rate increases provided approximately \$160 million. If the inflationary effect of wage, material and fuel increases is removed, the increase in expenses was 1.8% as compared with the 4% volume increase.

The improved financial performance is reflected in the operating ratio which decreased from 98.4 in 1975 to 90.9 in 1976.

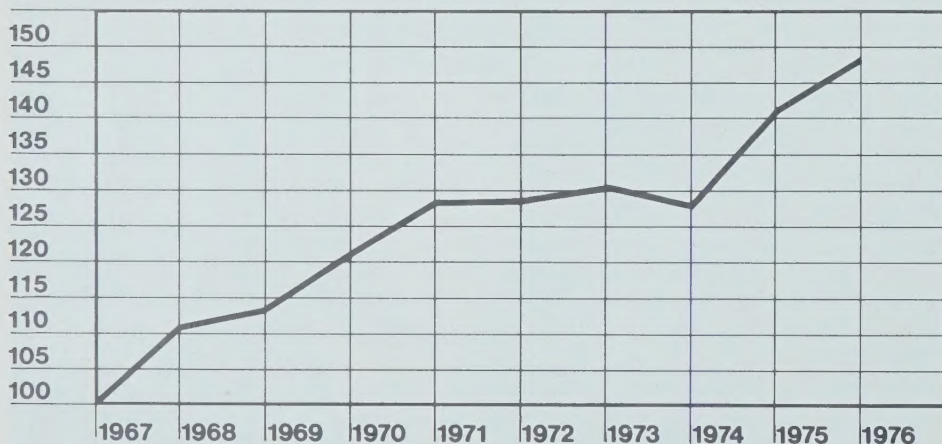
Operating revenues for 1976 amounted to \$1,731 million, an improvement of \$261.5 million, or 17.8% over 1975.

Government payments of \$60.7 million were \$23.9 million higher than the 1975 amount of \$36.8 million. This CN Rail revenue represents a recovery of losses incurred in operating and maintaining subsidized branch lines as well as the "At and East" grain subsidy.

Reducing accidents

The improvement in the accident rate in 1975 continued into 1976 with a reduction of 24% in the number of train and yard accidents and reduction of 12% in the number of disabling injuries. Track train dynamics workshops were presented to operating officers to make them conscious of operating changes. Their continued efforts to have train crews observe operating rules, and the continued training of existing and new train crews, were largely responsible for the improvement. Target setting for reductions in accidents and injuries heightened awareness among employees. Other contributing factors were improved levels of maintenance as well as safety audits performed in areas where accidents and injuries are high.

Gross Train Load



US Operations Profitable

The Grand Trunk Corporation, Canadian National's subsidiary in the United States, earned income of \$13.9 million in the face of difficult market conditions. The subsidiary is itself composed of three operating subsidiaries; The Grand Trunk Western Railroad Company, the Central Vermont Railway Inc. and the Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.

Productive Expenses

The Grand Trunk Western's income in 1976 was \$1.8 million over budget even though costs exceeded the budget by nearly 8%. The extra expenses resulted mainly from additional traffic and the acquisition of new properties which added to maintenance and payroll costs. Such expenses can be described as "productive" in nature.

Grand Trunk Corporation Highlights

	1976	1975
	(millions)	
Revenues	\$187.3	\$145.9
Expenses	177.0	144.7
Operating Income	10.3	1.2
Other	3.6	2.3
Income	<u>\$ 13.9</u>	<u>\$ 3.5</u>

Net Income Lag

Central Vermont's income was \$100,000 lower than anticipated in its budget. About half of the revenue from this 381-mile line in the New England States and Southern Quebec comes from newsprint and agricultural products. The prolonged newsprint strike in Canada thus had a serious adverse effect on traffic in the first quarter of the year.

Throughout the year CV exercised effective control over its costs. Savings in operating expenses offset roughly two-thirds of the shortfall in revenues from lower traffic.

Business Good

Business was basically good for the Duluth, Winnipeg and Pacific in 1976; potash and lumber traffic consistently exceeded predicted levels. Revenues were over budget by 13%. DWP operates 167 miles of road from Duluth, Minn. to the Canadian border, serving to connect CN lines in Western Canada with the rail system of the U.S. Midwest.

Profit through Efficiency

Like the rest of the CN System, the Grand Trunk Corporation is seeking to improve its profitability through greater efficiency. Freight rate increases on its lines probably will not be sufficient to offset inflationary material and wage cost increases in the immediate future. GTC's five-year plan calls for increased carloadings, personnel reductions and general improvements in efficiency to overcome rising expenses. Rising volume and productivity gains are expected to maintain net income at about the existing level for the next five years.



J. H. Burdakin
President, Grand Trunk Corporation
Detroit

Telecommunications Speeds up the pace

The lagging national economy affected the profitability of CN Telecommunications in 1976. Earnings were at a level 11.8% below those of the preceding year. While gross revenues increased 5.7% to \$125.1 million, income was \$20.1 million compared with \$22.8 million in 1975.

CN Telecommunications Highlights

	1976	1975
	(millions)	
Revenues	\$125.1	\$118.3
Expenses	105.6	96.3
Operating Income	19.5	22.0
Other	0.6	0.8
Income	<u>\$ 20.1</u>	<u>\$ 22.8</u>

CN Telecommunications provides telephone services in Newfoundland and Northern Canada, acts in association with Canadian Pacific Telecommunications as a telegram company and a common carrier of data and record communications and supplies communications services to CN. CNCP have the largest share of the highly competitive business communications market in Canada. Slow general business activity was primarily responsible for the division's somewhat disappointing financial results during the year, with inflation also playing its part.

Swift changes

It was, nonetheless, a year of progress for CN Telecommunications. The division more than kept pace with its partner and competitors, maintaining for Canada a place alongside the most advanced nations in communications. No industry is changing more swiftly or extensively; for example the telegram, once a standard method of communications, seems to be on the way out.

The use of telegrams fell again in 1976. CN Telecommunications, in cooperation with CP Telecommunications and the federal Department of Communications, is now studying the needs of remaining telegram users and the extent of their dependence on the service.



A. J. Kuhr
General Manager, Telecommunications
Toronto

During the year CNT joined with CPT and AGRA Industries Ltd. in a proposal to form a consortium which would supply a nation-wide signal transportation system for pay TV. In data communications CNCP offered a new series of terminals including software-controlled "intelligent" data-colating units.

Legal Environment Changes

As CNT's system changed in 1976, so did the legal environment in which it operates. The Canadian Radio-television and Telecommunications Commission took over responsibility for telecommunications regulation from the Canadian Transport Commission. The CRTC proposes to hold hearings to consider changes in regulatory practices and procedures. Meanwhile, the Department of Communications has been developing a new national telecommunications policy which, it is hoped, will set out fair competitive ground rules for supplying data telecommunications services. The new policy may be made public in the coming year.

Trucking Shows Lower Operating Profit

CN's trucking operations showed an operating profit in 1976 although the profit was lower than in 1975.

The Trucking division is made up of 13 separate companies which account for about 3.6% of the Canadian truck transportation market. The division has 2,000 employees and about 3,500 pieces of equipment providing general freight service nationwide. Some of its subsidiaries also engage in transporting containers and bulk commodities.

CN Trucking Highlights

	1976	1975
	(millions)	
Revenues	\$73.6	\$68.9
Expenses	72.6	65.0
Operating Income	1.0	3.9
Other	0.6	2.7
Income	<u>\$ 1.6</u>	<u>\$ 6.6</u>

CN's trucking operations are heavily dependent on general economic activ-

ity, which failed to grow as much as expected in 1976, making the revenue target for the year unattainable. Operating income was \$1 million, down from \$3.9 million in 1975. Higher fuel costs and wage agreements implemented prior to the introduction of anti-inflation guidelines swelled expenses. These rising costs were only partially covered by rate increases during the year. A \$2.1 million reduction in other income was largely a result of real estate sales in 1975.

Continuing productivity and cost control programs, and a hard look at the future of unprofitable units and services figure largely in CN Trucking's plans. At the same time, it is hoped that the regulatory environment in which the division must operate will improve as a result of current examination by federal and provincial authorities of the truck transport industry. A more uniform and stable climate for trucking in Canada could result from these studies in which the industry is cooperating.



Y. H. Masse
Vice-President,
Trucking and Express (1976)

CN Express Traffic off But \$ Results Improve

CN Express was organized as a profit centre in 1976. Its primary purpose is to provide commercial services for the movement of non-carload shipments — domestic, foreign, and air express, the latter in cooperation with Air Canada. Those services are provided at major and secondary terminals throughout Canada, using a fully integrated rail/highway transportation network; for this purpose, rail service is purchased from CN Rail at published tariff rates. A second purpose is to provide terminal, highway, and automotive maintenance services to other divisions within the CN System at commercially competitive rates.

The overall result was \$4.3 million better than 1975, reflecting continuing improvement in efficiency. An expense reduction program countered most of the cost increases for labour and materials and total expenses were lower than in 1975.



There was, however, a decline in both the number and size of shipments handled during the year and CN Express had a loss before interest charges of \$35 million.

Heavy competition

Because business was scarce, competition was heavy. There were some rate

increases during the year but the effect, even when combined with increased productivity, was not enough to offset the decline in volume of business.

CN Express Highlights		
	1976	1975
	(millions)	
Revenues	\$152.6	\$150.4
Expenses	187.6	189.7
Income (Loss)	\$ (35.0)	\$ (39.3)

In an effort to eliminate the loss, CN Express management has embarked on a selective marketing program aimed at increasing traffic in profitable high-density areas, adjusting prices to make optimum use of capacity and curtailing activities that contribute to the loss and cannot be made profitable.

Operationally, it is intended to continue to reduce costs and improve productivity. Chronically unprofitable services will be withdrawn or reduced. Productivity benefits should flow from continued conversion to highway and trailer-on-flatcar operations. Plans are afoot to reduce the number of terminals through consolidation and to improve equipment utilization.

Passenger Service Changes

CN Passenger Services were formally organized into a profit centre on September 30, 1976 as part of the Company's drive to improve overall management accountability and efficiency. The division provided intercity rail passenger service from coast to coast and the Roadcruiser service in Newfoundland. The trains were operated by CN Rail on behalf of Passenger Services.

Passenger services revenues were \$77.1 million, an increase of 5.9% over 1975. Expenses of \$284.1 million were up 8.6%. Government payments to cover losses totalled \$156.4 million, leaving a loss of \$50.6 million. There was a dramatic increase in volume of business in the Québec City-Windsor corridor, offset to some degree by a general decline in long-distance passenger traffic. There was an overall increase of 8.3% in revenue rail passengers carried in 1976.

CN Passenger Highlights		
	1976	1975
	(millions)	
Revenues		
Commercial	\$ 77.1	\$ 72.8
Expenses	284.1	261.7
Operating Income (Loss)	\$(207.0)	\$(188.9)
Government Payments	156.4	118.0
Income (Loss)	\$ (50.6)	\$ (70.9)

Important things were happening to the rail passenger business in 1976. In preparation for the advent of VIA — a single agency set up by Transport Canada to manage and market rail passenger services in Canada — joint studies were launched by the major railways and Transport Canada on the introduction of new high-speed trains. An advanced passenger train specification was developed and tenders for the equipment invited and received. In the meantime CN made extensive service changes to prepare for the new approach to the running of passenger trains in Canada.

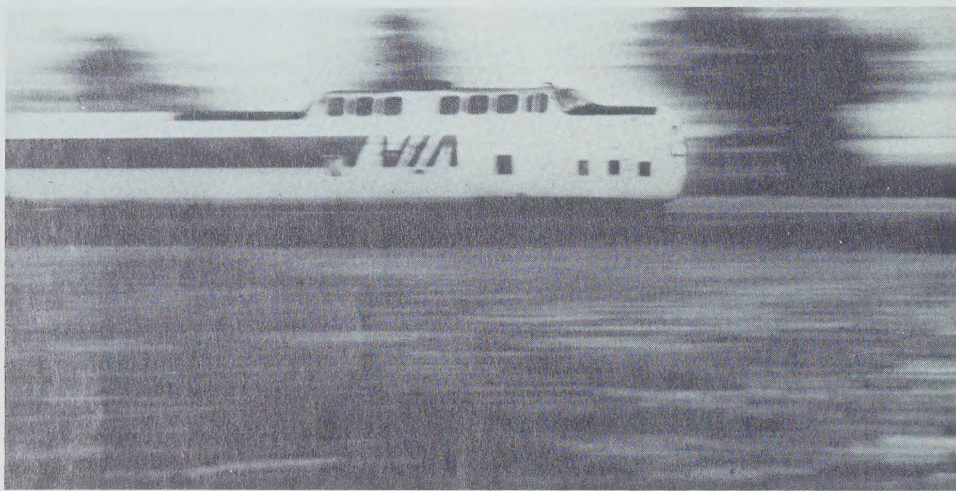
The VIA look

Among the more visible changes was the introduction of a blue-and-gold VIA design scheme for passenger train services. Accompanied by some new fare plans, the change was well received by the public. An increase in patronage was evident as the year progressed.

Late in the year CP Rail became formally associated with VIA through the publication of a joint CN-CP timetable. Studies by the two railways of joint management for passenger services progressed and the railways were ready at year end for the setting up of the VIA organization under which the rail-

ways will operate the passenger trains on behalf of the new company on a fee basis.

The advent of the new entity responsible for the non-operational aspects of passenger services should eventually relieve CN of the unsubsidized portion (20%) of its current losses on passenger services. Meanwhile CN continued during the year to cooperate in other efforts to rationalize the national rail passenger system. Company action included presentations to Canadian Transport Commission hearings on transcontinental and regional services. Decisions on these services were being awaited at the year end.



Hotels A Bad Year

CN has just under 4,000 rooms in nine hotels across Canada, and not enough of the rooms were occupied often enough in 1976 to produce a profit for CN Hotels.

In a year of bad business for the hotel industry generally, CN Hotels had a loss, before interest on investment, of \$0.1 million. This compares with a profit of \$3.6 million in 1975. The major factors involved were a general decline in demand for hotel accommodation, strong competition in several of the cities in which CN Hotels operates, fewer U.S. visitors and conventions and a later-than-planned opening of the CN Tower restaurants, operated under lease by CN Hotels.

CN Hotels' operating plan had anticipated a somewhat stronger national economy and a small growth over 1975 at all the CN-operated hotels, with a considerable improvement expected from Jasper Park Lodge and additional profits expected from CN Tower restaurant operations. Only Jasper Park Lodge attained and improved on its budget.

Hilton Contribution Down

None of the operations managed for CN by Hilton (Canada) Limited reached the forecast level of profitability. Hilton's return to CN was \$0.5 million, a substantial decrease from 1975. Of the Hilton operations, Hotel Vancouver had a loss of about \$0.7 million; the Queen Elizabeth Hotel and Place Ville-Marie bar/restaurant complex in Montreal returned a much-reduced profit of \$1.2 million.

CN Hotels Highlights

	1976	1975
	(millions)	
CN Operated		
Revenues	\$36.2	\$31.2
Expenses	35.8	29.5
Income	0.4	1.7
Hilton Operated		
Revenues	47.8	46.8
Expenses	47.3	44.0
Income	0.5	2.8
Total Hotel and Restaurant Operating Income	0.9	4.5
Divisional Expense	1.0	0.9
Total Income (Loss)	\$ (0.1)	\$ 3.6



George Lach
Vice-President,
Passenger Services and Hotels

Tower In Business

The one-millionth visitor to the 1,815-foot-high CN Tower in Toronto passed through the turnstiles on December 30, 1976, a little more than six months after it opened to the public. This tallest free-standing structure in the world is very much a business venture. Its main function is the transmission of telecommunications signals at a profit to its owners. To obtain additional revenue the tower operates three observation decks, a 400-seat revolving restaurant operated by CN Hotels under lease, boutiques and other attractions. Operating income for the year was \$1.3 million. This should increase in 1977, since that will be the first full year of operation.

Marine

Running a Tight Ship

Last year CN Marine evolved from an administrative and operating unit, responsible for most federally-funded marine services in Atlantic Canada, into a separate business entity within the CN System. At the same time, discussions started between CN and Transport Canada on the establishment of financial and service guidelines for CN Marine that could make the division responsible for capital planning and the acquisition of ships and

other facilities for the operation of the Newfoundland ferry and coastal services, the P.E.I. ferries and other East Coast marine services.

During the year, improvements were made in most services, particularly for Newfoundland coastal communities and along the Labrador coast. Responsibility for the Saint John-Digby service was turned over to CN Marine from

Canadian Pacific on September 1, and winter service between Yarmouth, N.S. and Portland, Maine was initiated on November 28.

Cost yardstick

Increased emphasis was placed on cost control. Reporting and inventory control systems were installed in various localities to aid management in monitoring expenses. A system of allocating costs to different types of service is under study. This should make available a yardstick for measuring the division's cost-effectiveness and serve as a pricing tool. These cost-control measures are an indication of CN Marine's intention to run a tight ship on a business-like basis.

CN Marine Highlights

	1976	1975
	(millions)	
Revenues	\$ 16.7	\$ 16.1
Government Subsidies	85.9	95.1
Total Income	102.6	111.2
Total Expenses	\$102.6	\$111.2

Operations

A full reservation system was introduced for service between Nova Scotia and Newfoundland and, with a view to improving relations with customers, the general public and employees, CN Marine last year began a process of regular consultation with these groups.

Despite some decline in the workload on coastal and ferry vessels, the total volume of work at the Newfoundland dockyard remained at a level comparable to the preceding year. The dockyard is looking increasingly for outside repair and refit work to complement its function of servicing the CN Marine fleet. Some expansion of the present facilities will be needed to provide the flexibility necessary for these tasks.

As traffic of all kinds continues to grow, CN Marine anticipates capital requirements of \$210 million for terminal development and new ships in the next five years. Most of this is for new vessels, both for replacement and for speedier passenger service.



J. Gratwick
Vice-President, CN Marine

Consulting

CANAC's Attainments More than Financial

CANAC Consultants Ltd./Ltée is profitable to Canadian National in a number of ways. A wholly-owned international consulting subsidiary of CN, operated in conjunction with Air Canada, CANAC produced income of \$0.8 million in 1976. This represented the fifth year of steady financial growth.

But CANAC's story is one of more than just financial success. The intangible benefits that flow from putting Canadian expertise to work in other countries cannot be exaggerated. In 1976 CANAC carried out some 20 projects in 15 countries exposing Canadian transportation specialists to challenging problems in entirely new environments. About 300 CANAC specialists and family members went abroad in 1976 to help other countries improve their transportation systems. Meanwhile CANAC acted as host to about 20 people from developing countries who came to Canada for training which included on-the-job railroading experience as well as classroom work.

The World of CANAC

Canadian National organized an International Consulting Division in 1968 to coordinate its growing involvement in international consultancy projects. In 1971 the division joined with Air Canada in a venture to provide consulting services world-wide covering the whole spectrum of transportation — and so CANAC Consultants Ltd./Ltée was formed.

CANAC's services include: management contracts; market and economic surveys; route reconnaissance; location and construction supervision; operations and management studies; management and technical training and development; intermodal systems studies; motive power and rolling stock evaluation.

CANAC's approach is to deploy a small nucleus of highly-qualified marketing and administrative staff to sell the transportation expertise of CN and Air Canada. To date it has tackled projects on five continents in conditions ranging from tropical rain forest to sub-arctic tundra, and has covered all major aspects of surface and air transportation modes.

CANAC's overseas projects during the year were carried out for commercial

organizations, international lending banks such as the World Bank, and aid agencies such as the Canadian International Development Agency (CIDA). It did considerable market development in 1976, notably a proposal on behalf of the Canadian Consortium CANAVEN Ltd., covering plans for a major railway construction project in Venezuela.

CANAC's 1976 activities abroad resulted in a number of important contacts and preliminary discussions which are expected to produce concrete results in due course. The division appears to have established a reputation in the field of international management and consulting which reflects favourably on CN, Air Canada and Canada itself.

Real Estate Earns Profit

The company's real estate activities continued to yield profitable results in 1976. Income from this source was \$6.4 million, 28% higher than in 1975.

In Winnipeg, progress was made towards redeveloping about 100 acres of downtown property at the confluence of the Red and Assiniboine rivers. CN is associated in this project with the Great-West Life Assurance Company.

In Montreal, some 30 acres of downtown land at the site of the old Bona-

venture Express Terminal will be released for redevelopment with the construction of a new terminal covering 225,000 sq. ft. on a 32-acre site in suburban Lachine. The new facility will serve CN customers as the hub of a network of efficient highway services extending throughout the provinces of Québec and Ontario. The relocation was made possible through an agreement with the City of Montreal which plans a low-cost housing project on the site of the old terminal.

In Sydney, N.S., a similar but smaller express terminal was built during the year.

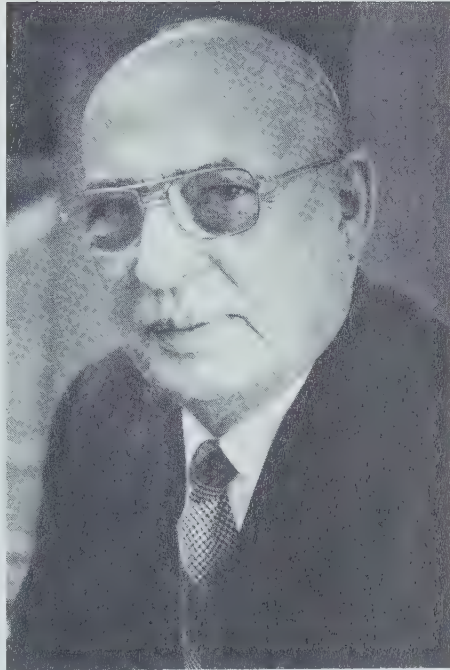


Paul Blanchet
General Manager, Real Estate

New Headquarters Role

In 1976 Canadian National spent its first year as a multi-divisional corporation. Changes were made throughout the System as CN's new profit centres were organized along divisional lines.

Corporate Headquarters now performs two main functions. One is to set the overall policy and general objectives for CN and to co-ordinate the various activities of the Company accordingly. In this role, headquarters staff is responsible for such matters as communication with government on System affairs, preparation of briefs and presentations to government departments and regulatory bodies, legal advice and service in connection with the foregoing, financial and policy planning, and the accounting for business results. The other main Headquarters function is a service one. The support provided to the rest of the System includes the services of the Law Department, the



W. D. Piggott
*Corporate Vice-President,
Coordinator of CN's structural reorganization*

Secretary's Office, CN Police, Medical Department, Management Services, Costing and Economics Research, Public Relations and Advertising, the Corporate Comptroller and Industrial Relations and Organization.

A good example of Headquarters support services is the computer-based traffic reporting and control system (TRACS) provided by Management Services for CN Rail. TRACS enables managers across the System to monitor performance on a real-time basis and take prompt action to meet unexpected situations. During the year the system was expanded to include motive power control, over-the-road intermodal traffic and passenger trains.

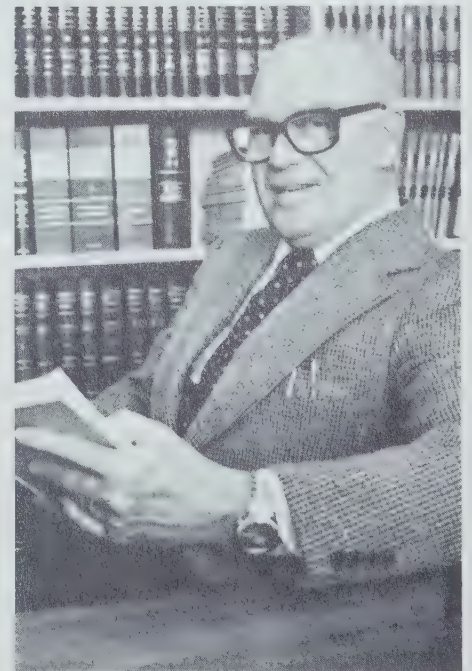
Another example of the support to the System that emanates from Headquarters is corporate advertising. Every

week, millions of Canadian television viewers see the corporate advertisements based on the slogan, "At CN, keeping Canada on the go is a business as well as a responsibility." These are part of a campaign to explain to the public the advantage to them — CN's owners — of the company's commercial orientation. Other advertising campaigns during the year put increased emphasis on promoting freight traffic and making both present and potential customers more aware of the services available from CN Rail.

Included in CN's advertising and public relations efforts during the year was the redesign of passenger train colours and creation of the VIA passenger symbol. This was reinforced by intensive advertising which was at least partly responsible for persuading more people to ride trains.



J. H. Spicer
Corporate Vice-President



J. M. Duncan
Corporate Vice-President

CN's People: Earnings and Benefits Increased

CN's workforce declined for the second straight year as increasing productivity enabled fewer people to accomplish more work and earn higher pay.

The number of employees in the System over the year averaged 80,073, down from 84,436 the previous year. The average annual wage per employee was \$15,545, compared with \$13,765 in 1975.

A two-year settlement with the Associated Railway Unions, effective January 1, 1976, was reached in June: the group represents close to 60,000 company employees. The wage increases agreed to — based on the recommendations of the conciliator, Mr. Justice Emmett Hall — were approved by the Anti-Inflation Board. A similar agreement was reached with 3,008 members of the Brotherhood of Locomotive Engineers, whose contract was altered to run concurrently with that of the Associated Railway Unions.

Training Agreement

Other collective agreements were signed with groups representing hotel, marine and police employees. Improved job security benefits for members of the Non-Operating and Shop Crafts unions were incorporated in an agreement with CN and Canadian Pacific in March. That same month an understanding was reached between the Railway Association of Canada, representing rail employers, and the Brotherhood of Maintenance of Way employees on a training program for track maintenance employees. The program promises improved maintenance and higher productivity, and negotiations toward implementing it have begun.

Women

More progress was made in 1976 on a program to assure equality and op-

portunity for women in CN's workforce. A series of one-day supervisory seminars was held in all Regions. The seminars are designed to change attitudes and develop modern concepts of the role of women as employees. The

percentage of women in the CN working population was 5.8% at the end of 1976.

Suggestions

CN's suggestion program continued to draw support and produce encouraging results. The total amount of suggestion awards paid in 1976 to cover 160 employee suggestions was \$44,845, and a total annual net savings to the company of more than \$150,000 is expected to result. The number of suggestions was down from 1975, but the average annual net savings and average award were both up.



Pensions

A total of 39,812 pensioners and beneficiaries under various CN pension arrangements received \$116.8 million in 1976. These benefits are exclusive of payments under the Canada (and Quebec) Pension Plans and those under the U.S. Railroad Retirement Act.

Effective January 1, 1976, pensioners who retired under the 1959 or 1935 Pension Plan on or before December 31, 1972, and widows or widowers of these pensioners, had their pensions escalated by flat rates ranging from \$7.00 to \$12.00 a month for pensioners and from \$3.50 to \$6.00 a month for survivors.

System pension costs in 1976 were \$143.2 million, compared with \$110.9 million in 1975.

The company cost of benefit plans providing health and life insurance was \$29.8 million in 1976, compared with \$28.7 million in 1975.

The Industrial Inquiry Commission set up by the federal minister of labour to look into railway pension plans submitted its report to the minister late in 1976, and the report was made public in January 1977.

The report showed that CN's overall pension plan compares well with pension plans in the civil service and other Crown Corporations and is among the best of those in the private sector. The report came out strongly in favour of the current practice whereby pension benefits are negotiable between the railway companies and the unions. Among other recommendations now being studied by all parties concerned were that trusteeship of both CN and CP pension plans be put in the hands of an independent trust company and that a "Heritage Fund", contributed to equally by both employees and employers be set up to provide full adjustment of past increases in the cost of living.

The Outlook Recognizing CN's Role

Canadian National can best serve the interests of the people of Canada if a clear distinction is maintained between those of its services which are expected to be profitable and those which must be operated on a non-profit basis as a matter of public policy. This will continue to be a guiding principle of CN management in the years ahead.

After the first year of profitable operation in 20 years, it is hoped that the Company will continue to improve its financial performance. Recognition of, and compensation for, losses on services provided in situations where public policy requires departure from the objective of commercial validity will greatly reinforce its efforts towards this goal.

Removing Constraints

The next year or two should see the resolution of many problems relating to the provision of non-commercial services. The Snavelly Commission has already published its conclusions regarding the costs of transporting grain by rail. Government action to see that the railways receive subsidies to cover these losses fully would do much to ensure the continued financial health of CN.

The Hall Commission now looking at the prairie grain gathering and distribution system should be publishing its report early in 1977. It is hoped that its recommendations will lead to a more rational rail network in Western Canada.

It is hoped also that the commission which is being established to inquire into all aspects of transportation in Newfoundland, will produce practical recommendations leading to long-term solutions.

In the inter-city passenger transportation field CN and CP Rail were at year's end providing some joint services under VIA and were preparing for fuller integration as that organization develops. Collaboration of the

railways and Transport Canada in this area is an important step in the rationalization of rail passenger services in Canada. VIA should relieve the railways of the financial burden of railway passenger services which are not commercially viable while enabling them to provide good and adequate services where the need exists.

There is urgent need for rationalization of commuter services, particularly in the Montreal area. It is hoped that discussions now going on among the various parties and governments involved will result in action in this field also.

Efficiency Needed

Although the rate of inflation declined in 1976, wage and material cost increases may continue to be a problem for some time. Under these conditions, it will be necessary for CN to continue to reduce costs and increase productivity while making rate increases as required.

A role for CN as a profit-oriented business corporation is by no means incompatible with the acknowledged public service responsibilities of the Company. Indeed, business efficiency enhances CN's ability to supply any public service required of it fully and well and as economically as possible. Discussion of the "privatization" of CN is consistent with this principle. Having other stockholders besides the federal government could mean a reinforcement of the corporation's objective of operating along commercial lines.

There may be a feeling that a Crown Corporation like CN should be concerned with social responsibilities rather than profits. It would, however, be socially irresponsible for CN to provide services without any concern for their economic viability. It should not be up to the management of CN to decide on subsidy programs to assist certain regions, commodities, or loss-making services; such decisions should be in the hands of Parliament. CN should be able to concentrate on operating its services efficiently, receiving full compensation for any function performed as a public service and with incentives towards efficient and economical operation built into the subsidy system.

Companies included in the Consolidated Financial Statements of the Canadian National Railway System as at 31 December, 1976

Consolidated Companies

Autoport Limited
 CANAC Consultants Limited
 Canac Distribution Limited
 The Canada and Gulf Terminal
 Railway Company
 Canadian National Express Company
 Canadian National Hotels
 (Moncton) Ltd.
 Canadian National Land Settlement
 Association
 Canadian National Railway Company
 The Canadian National Railways
 Securities Trust
 Canadian National Realities, Limited
 Canadian National Steamship
 Company, Limited
 Canadian National Telegraph
 Company
 Canadian National Transfer
 Company
 Canadian National Transportation,
 Limited
 The Canadian Northern Quebec
 Railway Company
 Canalog Logistics Limited
 Canat Limited
 ** Canaven Limited
 Central Vermont Railway, Inc.
 Chalut Transport (1974) Inc.
 Chapman Transport Limited
 CN (France) S.A.
 CN Tower Limited
 ** CN Tower Restaurants Ltd.
 Cronin Transport Limited
 Domestic Two Leasing Corporation
 Domestic Three Leasing Corporation
 Domestic Four Leasing Corporation
 Duluth, Rainy Lake & Winnipeg
 Railway Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific
 Railroad Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific
 Railway Company
 Eastern Transport Limited
 Empire Freightways Limited
 Grand Trunk Corporation
 Grand Trunk Land Development
 Corporation
 Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry
 Company

Grand Trunk Radio Communications,
 Inc.
 Grand Trunk Western Railroad
 Company
 The Great North Western Telegraph
 Company of Canada
 Hoar Transport Company Limited
 Husband International Transport
 (Ontario) Limited
 Husband Transport Limited
 Husband Transport (Quebec) Limited
 Midland Superior Express Limited
 The Minnesota and Manitoba
 Railroad Company
 The Minnesota and Ontario
 Bridge Company
 Mount Royal Tunnel and Terminal
 Company, Limited
 The Northern Consolidated Holding
 Company Limited
 Provincial Tankers Limited
 The Quebec and Lake St. John
 Railway Company
 Royal Transportation Limited
 Swan River-The Pas Transfer Ltd.
 The Toronto-Peterborough Transport
 Company Limited

Jointly Operated and Other Companies in Which the System has Investments

* Airline Maintenance Buildings
 Limited
 The Belt Railway Company
 of Chicago
 Chicago & Western Indiana
 Railroad Company
 Computer Sciences Canada, Ltd.
 The Detroit & Toledo Shore Line
 Railroad Company
 Detroit Terminal Railroad Company
 ** East Yard Development Ltd.
 Eurocanadian Shipholdings Limited
 Halterm Limited
 Intercast SA
 * Matic Cargo Limited
 Metro Centre Developments Limited
 Northern Alberta Railways Company

The Public Markets, Limited
 The Shawinigan Falls Terminal
 Railway Company
 Société du port ferroviaire
 Baie Comeau-Hauterive
 Telesat Canada
 The Toronto Terminals Railway
 Company
 * Touram Limited
 * Venturex Limited

* Owned on behalf of Air Canada
 ** Acquired in 1976

In addition, the property of the
 Canadian Government Railways
 is entrusted to the Canadian National
 Railway Company as part of the
 System.

Consolidated Balance Sheet

		December 31	
		1976	1975
		(in thousands)	
ASSETS			
Current Assets	Cash	\$ 12,062	\$ 23,306
	Accounts receivable	274,136	236,664
	Material and supplies	216,326	184,818
	Other current assets	87,000	97,558
		<u>589,524</u>	<u>542,346</u>
Insurance Fund		14,708	13,572
Investments		416,755	449,744
Property Investment		<u>3,312,362</u>	<u>3,887,526</u>
Other Assets and	Unamortized discount on long-term debt	4,146	5,023
Deferred Charges	Other assets	23,050	22,129
	Deferred charges	37,506	32,198
		<u>64,702</u>	<u>59,350</u>
		<u>\$4,398,051</u>	<u>\$4,952,538</u>
LIABILITIES			
Current Liabilities	Bank and other loans payable	\$ 119,500	\$ 161,264
	Accounts payable	221,617	214,195
	Accrued charges	150,767	127,520
	Other current liabilities	60,621	52,001
		<u>552,505</u>	<u>554,980</u>
Provision for Insurance		14,708	13,572
Other Liabilities and		91,323	83,911
Deferred Credits			
Long-Term Debt		<u>2,238,381</u>	<u>2,071,124</u>
Capital Stock of			
Subsidiary Companies			
Owned by Public		<u>4,345</u>	<u>4,345</u>
SHAREHOLDER'S	6,000,000 shares of no par value capital stock		
EQUITY	of Canadian National Railway Company	359,963	359,963
	4% preferred stock of Canadian National Railway Company	1,504,478	1,436,246
	Capital investment of Government of Canada in Canadian Government Railways	428,397	428,397
	Reduction in recognition of depreciation attributable to years prior to the adoption of depreciation accounting	(807,813)	—
	Earned surplus — net income for the year	11,764	—
		<u>1,496,789</u>	<u>2,224,606</u>
		<u>\$4,398,051</u>	<u>\$4,952,538</u>

S. D. H. Thomas,
Corporate Comptroller.
February 25, 1977.

Consolidated Statement of Income and Surplus

		Year ended December 31	
		1976	1975
		(in thousands)	
Revenues		\$2,454,501	\$2,081,100
Expenses		<u>2,322,459</u>	<u>2,138,401</u>
Operating Income (Loss)		132,042	(57,301)
Other Income		<u>8,680</u>	<u>2,610</u>
Income (Loss) Before Interest on Debt		<u>140,722</u>	<u>(54,691)</u>
Interest			
	Interest on long-term debt, less interest received on loans to Air Canada	120,809	96,483
	Net interest on short-term financing	<u>8,149</u>	<u>16,942</u>
		<u>128,958</u>	<u>113,425</u>
Net Income (Loss) For The Year		11,764	(168,116)
	Payments under the Railway Act treated as a prior year adjustment upon introduction of payments on a current basis	<u>—</u>	<u>151,748</u>
Surplus (Deficit)		<u>\$ 11,764</u>	<u>\$ (16,368)</u>

Consolidated Statement Of Changes In Financial Position

		Year ended December 31	
		1976	1975
		(in thousands)	
	Deficiency of Working Capital, Beginning of Year	\$ (12,634)	\$ (5,455)
Funds Provided	Net income (loss) for the year	11,764	(168,116)
	Add/(deduct) items not involving the current provision or use of funds		
	— depreciation	154,526	146,902
	— equity in net (income) loss of companies accounted for by equity method, less dividends received	(48)	3,158
	— other	(2,198)	563
	Funds from (used in) operations	164,044	(17,493)
	Payments under the Railway Act treated as a prior year adjustment upon introduction of payments on a current basis	—	151,748
	Sale of 4% preferred stock	68,232	62,056
	Government of Canada in respect of deficit	—	16,368
	Government of Canada loans		
	— as authorized by CNR Financing and Guarantee Acts of 1941 and 1942, for purchase of unmatured securities of the Company as required by conditions of their issue	7,134	8,013
	— as authorized by CNR Refunding Act, 1955, for payment of outstanding securities of the Company at maturity	—	6,000
	— for capital expenditures	—	135,000
	Issuance of CNR Bonds	83,232	—
	Repayments of advances by Air Canada	33,343	—
	Long-term financing for purchase of rolling stock	130,184	50,541
	Sale of rolling stock purchased in prior year and leased back in current year	5,001	34,857
	Retained proceeds from properties retired	23,394	21,530
	Total Funds Provided	514,564	468,620
Funds Used	Additions to property investment	411,476	444,376
	Investments in jointly-operated and other companies	142	12,167
	Reduction of long-term debt	53,293	19,256
	Total Funds Used	464,911	475,799
Increase (Decrease) In Working Capital		49,653	(7,179)
	Working Capital (Deficiency), End of Year	\$ 37,019	\$ (12,634)

Notes To Consolidated Financial Statements

NOTE 1: Summary of Significant Accounting Policies

Introduction

All references in these Notes to the "Company" include the Canadian National Railway Company and its consolidated subsidiaries, and all references to the "System" mean Canadian National Railway Company and its consolidated subsidiaries together with the lines of railway and marine, telecommunications and other property owned by the Government of Canada and entrusted to the Company for management and operation.

Principles of Consolidation

Consistent with the legislation governing the System, the consolidated financial statements include the accounts of the Canadian Government Railways, entrusted to the Company by the Government of Canada. They also include the accounts of all subsidiaries except Air Canada, the investment in which is carried at cost. The Company does not have effective control over the operations of Air Canada which reports separately to the Minister of Transport. See also Note 2 regarding pending legislation affecting CN's investment in Air Canada.

Investments in jointly operated companies in which the Company has less than a majority interest are accounted for by the equity method where appropriate.

Material and Supplies

The inventory has been priced at laid down cost based on weighted average cost for ties, rails and fuel, latest invoice price for new materials in stores, and at estimated utility or sales value for usable second hand, obsolete and scrap materials.

Insurance Fund

The System is self-insured for various risks, maintaining a separately invested fund. The provision for insurance represents the estimated amount of self-insured losses to be adjusted.

Property

Property is carried at cost, which, in the case of properties brought into the System at January 1, 1923, is the aggregate of the values then appearing in the books of the railways now comprised in the System, less a contribution from the Government of Canada at the time of capital revision in 1937.

Accounting for railway and telecommunications property is carried out in accordance with rules issued by the Canadian Transport Commission and the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission respectively (Canadian property), and the Interstate Commerce Commission (United States property), except, in the case of United States property, for the application of depreciation accounting to ties, rails, other track material and ballast as referred to below under Depreciation. Major additions and replacements generally are capitalized with the exception of labour costs relating to track material replacement which are charged to expense.

The cost of depreciable assets retired or disposed of, less salvage, is charged to accumulated depreciation, in accordance with the group plan of depreciation.

Depreciation

Depreciation is calculated at rates sufficient to write off properties over their estimated useful lives, generally on a straight-line basis in accordance with the group method. For railway and telecommunications properties, certain rates are authorized by the Canadian Transport Commission, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission and the Interstate Commerce Commission. The rates for significant classes of assets are as follows:

Ties	3.25%
Rails	1.15%
Other track material	1.90%
Ballast	4.00%
Road locomotives	4.60%
Freight cars	2.97%
Commercial communication systems	3.73%

During 1976, depreciation accounting, as described above, was adopted for certain United States properties, namely, ties, rails, other track material and ballast, which previously were accounted for on a replacement accounting basis in accordance with the rules of the Interstate Commerce Commission.

This change was made in order to account for all such System assets on the same basis. The effect of this change on the System's earnings for 1976 is insignificant. The cumulative effect to December 31, 1975, amounts to approximately \$10.9 million and has been included in the adjustment for unrecorded depreciation which has been correspondingly increased. See Note 3.

Leases

Rentals under lease arrangements are charged to expense on an accrual basis.

Pensions

Expenses are charged with payments to the various pension trust funds as required by regulatory authorities to cover both current service cost and the amortization, including interest, of unfunded liabilities over various periods to 2027.

Foreign Exchange

Assets and liabilities in foreign currencies have been translated into Canadian dollars at current rates except for investments, property investment and long-term debt for which historical rates have been used. Gains or losses on exchange are included in income. This policy represents a change from previous years when assets and liabilities in United States funds were translated into Canadian funds on the basis that one Canadian dollar equalled one United States dollar. The effect of this change is insignificant.

NOTE 2:**Investments**

The composition of investments is as follows:

	December 31	
	1976	1975
	(in thousands)	
Air Canada (<i>wholly-owned subsidiary</i>), at cost		
Capital stock	\$ 5,000	\$ 5,000
Debentures	95,086	95,086
Advances	249,391	282,733
	<u>349,477</u>	<u>382,819</u>

On October 28, 1976, legislation was introduced in Parliament which, if enacted, would cancel the Air Canada shares held by the Company and authorize cancellation of Company debt to the Government equal to the Company's investment in the capital stock of Air Canada. Such legislation would also authorize the Government to cancel Air Canada debt to the Company and matching Company debt to the Government.

Jointly-operated companies, on equity method where appropriate

Chicago & Western Indiana Railroad Company	9,033	8,881
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company	5,543	5,347
Northern Alberta Railways Company	26,563	26,580
The Toronto Terminals Railway Company	9,182	9,182
Other	4,957	4,935
	<u>55,278</u>	<u>54,925</u>

Other companies, at cost

Eurocanadian Shipholdings Limited	11,900	11,900
Intercast, S.A.	100	100
	<u>12,000</u>	<u>12,000</u>

Total	<u>\$416,755</u>	<u>\$449,744</u>
--------------	-------------------------	-------------------------

NOTE 3:**Property Investment**

	December 31, 1976			December 31, 1975		
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Cost	Accumulated Depreciation	Net
	(in thousands)					
Canadian Lines (1)	\$4,835,383	\$2,198,797	\$2,636,586	\$4,570,040	\$1,376,829	\$3,193,211
Grand Trunk Corporation	330,297	116,141	214,156	290,356	75,344	215,012
Telecommunications	443,594	153,205	290,389	425,435	125,709	299,726
Hotels	115,866	48,435	67,431	111,059	26,693	84,366
Separately-operated trucking companies	50,752	25,014	25,738	50,241	22,760	27,481
Other	85,066	7,004	78,062	71,073	3,343	67,730
	<u>\$5,860,958</u>	<u>\$2,548,596</u>	<u>\$3,312,362</u>	<u>\$5,518,204</u>	<u>\$1,630,678</u>	<u>\$3,887,526</u>

(1) Includes CN Rail, CN Express, CN Passenger and CN Marine properties.

For Canadian properties, depreciation accounting was introduced for equipment in 1940, for hotel properties in 1954, and for track and road structures and all other physical properties except land in 1956. For United States properties, depreciation accounting was introduced for ties, rails, other track material and ballast in 1976. Other United States properties have been effectively depreciated since acquisition.

In 1976 the System recorded by a charge of \$807.8 million to Shareholder's Equity and a corresponding credit to accumulated depreciation on property investment, the depreciation not previously recorded by Canadian and United States lines with respect to the years prior to adoption of depreciation accounting.

NOTE 4: Long-Term Debt

	Maturity	Currency in which payable	December 31	
			1976	1975
(in thousands)				
Bonds				
Canadian National 5%, 18 Year Bonds (a, b, d)	May 15, 1977	Canadian	\$ 68,775	\$ 70,885
Canadian National 4%, 23 Year Bonds (a)	Feb. 1, 1981	Canadian	300,000	300,000
Canadian National 5¾%, 25 Year Bonds (a, b)	Jan. 1, 1985	Canadian	79,667	82,017
Canadian National 8¾%, 10 Year Bonds	Nov. 15, 1986	U.S.	83,232	—
Canadian National 5%, 27 Year Bonds (a, b)	Oct. 1, 1987	Canadian	125,381	129,987
Buffalo and Lake Huron 5½%, 1st Mortgage Bonds	Perpetual	Sterling	795	795
Buffalo and Lake Huron 5½%, 2nd Mortgage Bonds	Perpetual	Sterling	1,228	1,228
Total Bonds			<u>659,078</u>	<u>584,912</u>
Government of Canada Loans				
Canadian Government Railways, advances for working capital (c)		Canadian	16,984	16,984
Financing and Guarantee Acts loans (c, d)		Canadian	271,193	264,059
Refunding Act, 1955 loans for debt redemption (c, d)		Canadian	991,859	1,025,543
Loans for capital expenditures (c, e)		Canadian	131,486	134,236
Amounts included in current liabilities			(6,379)	(2,751)
Total Government of Canada Loans			<u>1,405,143</u>	<u>1,438,071</u>
Other				
Amounts owing under equipment purchase agreements (f)		U.S.	179,446	50,541
Amounts included in current liabilities			(5,286)	(2,400)
Total Other			<u>174,160</u>	<u>48,141</u>
Total Long-Term Debt			<u>\$2,238,381</u>	<u>\$2,071,124</u>

a Guaranteed by the Government of Canada.

b Amounts up to ½% of original principal amount may be purchased quarterly through purchase funds operated under the conditions of each issue.

c Weighted average interest rate on Government of Canada loans outstanding at December 31, 1976 was 7.73% per annum.

d Government of Canada loans in the amount of \$624.5 million and Canadian National 18 year Bonds, in the amount of \$68.8 million at December 31, 1976, falling due within twelve months are included in long-term debt rather than in current liabilities at that date, since they are expected to be refinanced with the Government, as described in Note 4(g) below. The Government of Canada loans comprise \$452.2 million in the form of six-month or demand notes and \$172.3 million of other loans.

e Payable by semi-annual instalments of \$7.16 million covering principal and interest to August 21, 1995.

f Secured by rolling stock. Represents an amount of U.S. \$180.142 million payable by principal instalments as follows:

Principal outstanding Dec. 31, 1976	Semi-annual Instalment	Commencing	Period To	Annual Interest Rate
(in thousands)				
\$ 10,800	\$ 1,200	January 1977	January 1981	9.00%
38,000	1,900	July 1981	January 1991	9.75%
50,000	2,500	July 1981	January 1991	9.75%
13,160	{ 940	January 1977	July 1981 }	8.50%
	{ 1,880	January 1982	July 1982 }	
9,259	{ 662	July 1977	January 1982 }	8.00%
	{ 1,323	July 1982	January 1983 }	
33,840	1,880	January 1983	July 1991	9.00%
23,808	1,323	July 1983	January 1992	8.50%
	<u>Quarterly Instalment</u>			
1,275	67	January 1977	July 1981	8.35%
<u>\$180,142</u>				

g Principal amounts due in the years indicated, and expected Government refinancing, on debt outstanding at December 31, 1976 are as follows:

	Principal amount maturing	Expected Government refinancing
	(in thousands)	
Year ending December 31:		
1977	\$253,642	\$241,074
1978	69,626	55,800
1979	333,313	317,000
1980	98,021	81,000
1981	485,121	467,250
1982-1986	254,780	79,667

Amounts of maturing principal for each period, shown as "Expected Government refinancing" in the above table, represent the portion of principal amounts maturing of a type which has been customarily refinanced with the Government in the past. On January 1, 1977, a loan of \$100 million under the Refunding Act matured and was refinanced. The most recent refinancings with the Government were made subject to amortization of the principal amount over a period of 20 years. It is to be expected that at least some portion of future refinancings will be subject to amortization. Principal amounts maturing in excess of expected Government

refinancing represent the principal amount of the 8 $\frac{3}{8}$ % bonds, due 1986, including amortization of a portion of the principal amount thereof prior to maturity and amounts required for amortization of debt with respect to which amortization schedules have been fixed.

Excluded from principal amounts maturing in the above table is the principal amount of Government loans under various Canadian National Railways Financing and Guarantee Acts and the Canadian National Railways Refunding Act, 1955, which are in the form of six-month or demand notes and have been consistently refinanced with the

Government at maturity. The outstanding principal amount of these loans was \$452.2 million at December 31, 1976.

NOTE 5:**Capital Stock**

a The capital stock of the Canadian National Railway Company (other than the 4% preferred stock) and the capital investment of Her Majesty in the Canadian Government Railways are included in the net debt of Canada and disclosed in the historical record of government assistance to railways as shown in the Public Accounts of Canada.

b As authorized by annual Government appropriation the Government of Canada has purchased 4% preferred stock during the two years ended December 31, 1976, at the price of \$1 per share, in amounts equal to approximately 3% of gross revenues for the period, as follows:

Balance — beginning of year
Purchased during year
Balance — end of year

Year ended December 31	
1976	1975
(in thousands of shares)	
1,436,246	1,374,190
68,232	62,056
<u>1,504,478</u>	<u>1,436,246</u>

NOTE 6:**Major Commitments**

a The Company has commitments as at December 31, 1976, for rentals under leases, of which the significant portion is in respect of railway rolling stock as shown below:

	Years ending December 31 (in thousands)
1977	\$64,670
1978	63,740
1979	64,875
1980	65,984
1981	65,360
1982-1986	310,760
1987-1991	165,730
1992-1996	4,843
1997	383

b Payments under rolling stock lease arrangements in 1976 totalled approximately \$54 million.

c In 1976 the Company entered into a sale, at book value, and lease-back over 15 years of railway rolling stock having a book value of \$5.001 million.

d Canaven Limited, a wholly-owned subsidiary of the Company, was incorporated in 1976 to bid for the construction, equipping and commissioning of a new railway line in Venezuela. Although Canaven sub-

mitted the low bid of \$959 million, its bid was non-compliant in some respects with the detailed instructions given bidders. No decision regarding the bids has yet been communicated to Canaven by the Government of Venezuela.

NOTE 7:**Subsidies**

Revenues include the following subsidies:

a payments under the Railway Act paid by the Government of Canada under authority of that Act and Appropriation Act No. 4, 1975 in respect of certain uneconomic operations, services and prescribed rates which railways are required by the Railway Act to maintain

b vessel subsidies

c Maritime Freight Rates Act and Atlantic Region Freight Assistance Act subsidies

	1976	1975
	(in thousands)	
a	\$ 255,218	\$ 159,706
b	\$ 85,863	\$ 95,099
c	\$ 15,332	\$ 14,654

**NOTE 8:
Pensions**

The unfunded liabilities of the Company's various pension plans and the cost for such plans were as follows:

	At December 31	
	1976	1975
	(in thousands)	
Unfunded liability to be funded by annual payments to:		
1992	\$ 718,306	\$ 452,641
1996	43,414	44,347
2014	14,342	14,490
2027	297,000	297,542
Total	<u>\$1,073,062</u>	<u>\$ 809,020</u>
	Year ended December 31	
	1976	1975
	(in thousands)	
Cost for pension plans	<u>\$ 143,207</u>	<u>\$ 110,891</u>

Effective January 1, 1976, the unfunded liability was increased by \$289 million, as a result of increases in pensions of existing pensioners and an actuarial valuation as at December 31, 1975, the previous actuarial valuation having been made as at December 31, 1972. This increase is being funded by annual payments of \$29,791,000, principal and interest, to 1992. The total unfunded liability is being funded and charged to operations in annual amounts including principal and interest of \$103,477,800 to 1992, \$27,046,300 from 1993 to 1996, \$22,936,300 from 1997 to 2014 and \$22,040,000 from 2015 to 2027.

**NOTE 9:
Income Taxes**

Provision for income taxes of \$6 million has been reduced by \$5.6 million by claiming capital cost allowances for income tax purposes higher than depreciation charged for book purposes. Undepreciated capital cost for income tax purposes exceeds the net book value of depreciable assets by about \$1,500 million which is available to reduce taxable income of future years.

**NOTE 10:
Anti-Inflation Act**

The Anti-Inflation Act, effective October 14, 1975, provides for the restraint of profit margins, prices, dividends and compensation. The System is subject to this legislation and has no unrecorded or contingent liability in that respect.

**NOTE 11:
Restatement of Comparative Figures**

During 1976, changes were made to improve the classification of certain items and for comparative purposes the related figures for 1975 have been restated.

**NOTE 12:
Subsequent Events**

a During March 1977, CN issued and sold 8 $\frac{7}{8}$ % Bonds payable in Canadian funds due March 1, 1987, in the amount of \$60 million.

b On January 12, 1977, VIA Rail Canada Inc. was incorporated. It is intended to be a wholly-owned subsidiary of CN and the vehicle for providing unified management and control for rail passenger services in Canada.

COOPERS & LYBRAND

CHARTERED ACCOUNTANTS

To The Honourable The Minister of Transport,
Ottawa, Canada.

We have examined the consolidated balance sheet of the Canadian National Railway System as at December 31, 1976 and the consolidated statements of income and surplus and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion these consolidated financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the System as at December 31, 1976 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles which, except for the change to depreciation accounting in respect of certain assets and the change in accounting for foreign exchange referred to in Note 1, have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come to our notice have been within the powers of the System.

Our audit report on the consolidated financial statements for the year ended December 31, 1975 referred to the fact that depreciation had not been recorded in earlier years. This deficiency was made good in 1976 as referred to in Note 3.

Coopers Lybrand

Montreal, Canada,
February 25, 1977.

Chartered Accountants.

Pension Trust Funds - 1959 and 1935 Pension Plans - Consolidated Statement of Financial Position as at December 31

		1976 (in thousands)	1975
Investments			
Bonds — quoted market value 1976 — \$390,587; 1975 — \$290,620		\$ 443,470	\$ 369,671
Mortgages and loans — secured by real estate		323,413	312,034
Real estate		63,486	37,575
Equities			
— stocks	\$465,833		
— convertible debentures	10,101		
— funds temporarily invested			
— pending purchase of stocks	91,620		
Total — quoted market value 1976 — \$527,343; 1975 — \$472,937		567,554	523,134
Short-term investments		44,668	32,802
		1,442,591	1,275,216
Cash in banks		136	165
Accounts receivable — Canadian National Railways		4,443	6,435
Accrued interest and other assets		14,704	14,177
		1,461,874	1,295,993
Amount required from the Company for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act, to be liquidated by annual payments to September 30, 2027			
Balance, beginning of year		794,530	745,482
Add increases during year		289,271	73,706
Deduct — unfunded liability applicable to the 1975 U.S. Pension Plan		—	(9,892)
— principal payments		(25,081)	(14,766)
Balance, end of year		1,058,720	794,530
		<u>\$2,520,594</u>	<u>\$2,090,523</u>

Auditors' Report

To the Trustee,
Canadian National Railways
Pension Funds.

We have examined the consolidated statement of financial position of the Pension Trust Funds — 1959 and 1935 Pension Plans of Canadian National Railways as at December 31, 1976. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances. The actuarial liability for pensions is the subject of a separate certificate of independent actuaries which accompanies the consolidated statement of financial position, the last actuarial valuation having been made as of December 31, 1975.

In our opinion, based on our examination and the actuarial certificate, this consolidated financial statement is properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the Pension Trust Funds as at December 31, 1976 and the results of their operations for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Trustee.

Coopers & Lybrand

Chartered Accountants.

February 25, 1977.

Pension Trust Funds - 1959 and 1935 Pension Plans - Consolidated Statement of Financial Position as at December 31

Actuarial Liability for Pensions	Balance, Beginning of Year	1976	1975
		(in thousands)	
		<u>\$2,090,523</u>	<u>\$1,915,553</u>
Additions During Year			
Increases in liability for pensions resulting from			
— Actuarial valuation as at December 31, 1975		266,934	—
— Pension plan changes		—	49,890
— Increases in pensions of existing pensioners		<u>22,337</u>	<u>23,816</u>
		<u>289,271</u>	<u>73,706</u>
Contributions by employees on account of			
— Current service		52,408	49,817
— Prior years' service		<u>6,219</u>	<u>6,774</u>
		<u>58,627</u>	<u>56,591</u>
Contributions by the Company, including principal payments	\$141,755		
Principal payments applied to unfunded liability	<u>25,081</u>	116,674	94,746
Net earnings on investments		<u>83,377</u>	<u>69,728</u>
		<u>258,678</u>	<u>221,065</u>
		<u>2,638,472</u>	<u>2,210,324</u>
Deductions During Year			
Pensions paid		109,309	93,567
Refunds on termination of service		8,569	4,981
Net reduction in actuarial liability for pensions on establishment of the 1975 U.S. Pension Plan		<u>—</u>	<u>21,253</u>
		<u>117,878</u>	<u>119,801</u>
Balance, end of year		<u>\$2,520,594</u>	<u>\$2,090,523</u>

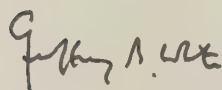
S. D. H. Thomas,
Corporate Comptroller.

Actuarial Certificate

To the Trustee,
Canadian National Railways
Pension Funds.

This is to certify that the liability for pensions shown in the consolidated statement of financial position of the Pension Trust Funds — 1959 and 1935 Pension Plans of Canadian National Railways as at December 31, 1976, amounting to \$2,520,594,000, in my opinion, represents adequate provision for the accumulated liabilities for pensions then approved

and in force, pensions awaiting approval and pensions accrued to the above date in respect of employees then in service under the 1959 and 1935 Pension Plans.



Fellow of the Canadian Institute
of Actuaries.

William M. Mercer Limited,
Montreal, February 24, 1977.

Notes to Pension Trust Funds Consolidated Statement of Financial Position

1. Summary of Significant Accounting Policies

Plans included in Statement

The Pension Trust Funds Consolidated Statement of Financial Position includes the actuarial liability for pensions with respect to the 1959 and 1935 Pension Plans and the related investments and unfunded liability.

Consolidation of Real Estate Subsidiaries

The Pension Trust Funds have invested in real estate through the ownership of a number of wholly-owned real estate companies. The accounts of those companies are consolidated with the accounts of the Pension Trust Funds.

Investment Valuation

a Bonds are carried at their amortized value, plus deferred amounts arising from exchanges made to improve yields which are written-off over the remaining life of the bonds sold;

b Mortgages and loans are carried at outstanding principal balances;

c Real estate consists of land and buildings. Land is carried at cost and buildings at cost less encumbrances and accumulated depreciation;

d Equities and short-term investments are carried at cost.

The quoted market value of investments in bonds and equities is based on the closing market quotations as of December 31.

Actuarial Method

The funding of the Plans' benefits including liquidation of the unfunded liability, meets the requirements of the Pension Benefits Standards Act and regulations thereunder as modified by regulations not yet published but applied by the Department of Insurance.

Contributions by the Company are determined in accordance with the accrued benefit-unit credit cost method.

The principal assumptions underlying the actuarial computations adopted by the Plans' actuary have been developed from the actual experience of the Plans in regard to the members' mortality, disability, retirement, termination of employment, and merit and periodic increases in earnings. During 1976, as part of the 1975 valuation, the assumptions relating to wage inflation and mortality experience after retirement were strengthened.

For the purpose of the Actuarial computations the Pension Trust Fund is assumed to earn 7½ % per annum on its investments, and future increases in members' earnings have been projected using a scale of economic increases consistent with that assumption.

Accounting for Contributions

Contributions from employees are recorded in the period that CN makes payroll deductions.

Contributions by the Company are recorded monthly, based upon amounts required to be funded with respect to accrued liabilities and the Company's current service liability.

Income Determination

Dividend income is recorded as of the ex-dividend date. Income from other investments is recorded as earned on an accrual basis.

Gain or loss on sales of equities is based on the average cost.

2. Commitments

Outstanding commitments to purchase mortgages and real estate investments amounted to \$98,009,610 at December 31, 1976.

Notes afférentes à l'état consolidé de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite

1. Sommaire des méthodes comptables les plus importantes

Régimes incorporés à l'état financier

L'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite comprend l'obligation actuarielle relative aux régimes de 1959 et de 1935 et les placements y afférents ainsi que le déficit actuariel.

Consolidation des filiales immobilières

Les Caisses fiduciaires de retraite ont effectué des placements immobiliers en se portant acquéreur à part entière d'un certain nombre de sociétés immobilières. Les comptes de ces sociétés et ceux des Caisses fiduciaires de retraite sont consolidés.

Evaluation des placements

a Les obligations sont comptabilisées à leur valeur amortie, plus les reports provenant de modifications au portefeuille effectuées en vue d'améliorer le rendement prévu des obligations vendues;

b Les prêts hypothécaires sont traités comme soldes de principal; c Le domaine est constitué de terrains et de constructions. Les terrains sont comptabilisés au prix coûtant, et les constructions, au prix coûtant moins les charges hypothécaires et la dépréciation accrue;

d Les titres et placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant. La valeur marchande des placements en obligations et autres titres est celle de la cote de fermeture le 31 décembre.

Méthode actuarielle

La consolidation des prestations au titre des régimes, y compris la liquidation de la dette actuarielle, est conforme aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension et de la réglementation y afférente, telles que modifiées par

une réglementation non encore publiée mais déjà appliquée par le Département des Assurances.

2. Engagements

Les engagements pris relativement à des prêts hypothécaires et à des placements immobiliers s'élevaient à \$98 009 610 au 31 décembre 1976.

Les contributions de la Compagnie sont déterminées selon la méthode d'évaluation à prime unique périodique. Les principales hypothèses qui ont servi de base aux calculs des actualisés des régimes sont fondées sur le comportement de ces régimes en fonction des mortalités, invalidités, retraites et départs des adhérents ainsi que des augmentations salariales accordées selon les mérites ou sur une base périodique. En 1976, dans le cadre de l'évaluation de 1975, les hypothèses relatives à l'inflation des salaires et à l'expérience de mortalité après retraite ont été rattrapées.

Aux fins des calculs actuariels, on a supposé que le revenu de placement des Caisses fiduciaires de retraite était de 7 1/2 % par année, et les futures augmentations salariales des adhérents ont été prévues selon une échelle d'accroissement économique correspondant à cette hypothèse.

Comptabilisation des cotisations

Les cotisations des employés sont comptabilisées suivant la période pour laquelle le CN effectue les retenues sur la feuille de paye. Les contributions versées par la Compagnie sont comptabilisées mensuellement, selon les montants qui doivent être consolidés relativement à ses obligations à l'égard du personnel pour l'année courante et les années antérieures.

Etablissement du revenu

Les revenus de dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende. Les revenus d'autres placements sont comptabilisés au fur et à mesure qu'ils sont échus. Les profits ou pertes résultant de la vente de titres sont calculés sur le prix d'achat moyen.

1975

(en milliers)

Solde en début d'exercice

décollant des faits suivants:

- évaluation au 31 décembre 1975
- modifications au régime de retraite
- augmentations accordées aux retraités

Cotisations du personnel:

— courantes
— arrières

Contributions de la Compagnie,

principal inclus
Versements de principal applicables

Revenu net des placements

25 081

\$141 755

Diminutions en cours d'exercice

Pensions versées

Remboursements (départs)

Réduction du déficit actuariel

résultant de l'instauration du

«1975 U.S. Pension Plan»

Solde en fin d'exercice

\$2 520 594

117 878

\$2 090 523

119 801

21 253

4981

93 567

2210324

221 065

69 728

94 746

56 591

6774

49 817

73 706

23 816

49 890

\$1 915 553

\$2 090 523

Attestation de l'actuaire

Au fiduciaire,
Caisses fiduciaires de retraite des
Cheministes de fer Nationaux du
Canada.

J'atteste par la présente que l'obligation actuarielle qui figure dans l'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite — régimes de 1959 et de 1935 — des Chemins de fer Nationaux du Canada, au 31 décembre 1976, et qui s'élève à \$2 520 594 000 est une provision qui, à mon avis, pouvait suffisamment aux engagements-

Fellow de l'Institut canadien des Actuares.
William M. Mercer Limited,
Montréal, le 24 février 1977.

ments correspondant aux pensions déjà accordées et effectivement versées, aux pensions en instance, ainsi qu'aux pensions prévues pour le personnel en activité à la date précitée, conformément aux régimes de retraite de 1959 et de 1935.

9 May 1946

Le contrôleur général,
S. D. H. Thomas.

\$ 443 470	\$ 369 671
323 413	312 034
63 486	37 575

COOPERS & LYBRAND

COMPTABLES AGRÉÉS

A l'Honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Nous avons vérifié le bilan consolidé du Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1976 et les états consolidés des bénéfices et du surplus et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugé nécessaire d'effectuer dans les circonstances.

A notre avis, ces états consolidés ont été établis de manière à présenter un exposé fidèle de la situation financière du Réseau au 31 décembre 1976, des résultats de son exploitation ainsi que de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, sauf en ce qui a trait à l'adoption de la méthode d'amortissement concernant certaines immobilisations et au changement apporté à la comptabilisation du change étranger, tel qu'il est mentionné à la note 1.

Nous estimons également que le Réseau a tenu les livres comptables appropriés et n'a pas excédé sa compétence en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

Notre rapport des vérificateurs sur les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 1975 faisait état du fait que l'amortissement n'avait pas été inscrit au cours des exercices passés. Cette insuffisance a été comblée en 1976, tel que l'indique la note 3.

Coopers
Lybrand

Montréal, Canada,
le 25 février 1977.

Comptables agréés.

NOTE 8: Retraites

Le déficit actuariel des divers régimes de retraite de la Compagnie et le coût des pensions s'établissent comme suit:

Déficit actuariel à consolider par paiements annuels jusqu'en:

1992	Total
1996	
2014	
2027	

Coût des pensions

A compter du 1^{er} janvier 1976, le déficit actuariel s'est accru de \$289 millions par suite des augmentations de pension accordées aux retraités et d'une évaluation actuarielle au 31 décembre 1975, l'évaluation précédente ayant été faite le 31 décembre 1972. Cet accroissement sera liquidé par des paiements annuels de \$29 791 000, intérêt et principal, jusqu'en 1992. La totalité du déficit actuariel sera liquidée et imputée à l'exploitation en montants annuels, intérêt et principal, de \$103 477 800 jusqu'en 1992, \$27 046 300 de 1993 à 1996, \$22 936 300 de 1997 à 2014 et \$22 040 000 de 2015 à 2027.

NOTE 9: Impôts sur le revenu

La provision de \$6 millions pour impôts sur le revenu a été réduite de \$5,6 millions étant donné que les allocations du coût en capital réclamées ont été supérieures à l'amortissement de l'impôt sur le revenu comptabilisé. Le coût en capital non amorti de l'impôt sur le revenu excède la valeur comptable nette des éléments d'actif amortissables d'environ \$1 500 millions et ce montant pourra être utilisé pour réduire le chiffre du revenu imposable au cours des années à venir.

NOTE 10: Loi anti-inflation

La Loi anti-inflation, entrée en vigueur le 14 octobre 1975, prévoit des restrictions sur les marges bénéficiaires, les prix, les dividendes et la rémunération. Le Réseau est assujéti à cette loi et n'a aucun engagement conditionnel ou non comptabilisé à cet égard.

NOTE 11: Présentation des éléments de comparaison

Au cours de 1976, le classement de certains postes a été modifié dans un but d'amélioration et les chiffres y afférents de 1975 ont été rectifiés en conséquence.

NOTE 12: Evénements subséquents

a En mars 1977, le CN a émis et vendu des obligations à 8 7/8 % payables en monnaie canadienne et échéant le 1^{er} mars 1987, pour un montant de \$60 millions.
b Le 12 janvier 1977, VIA Rail Canada Inc. a été constituée en filiale en toute propriété du CN ayant pour but d'unifier la gestion et le contrôle des services ferroviaires de voyageurs au Canada.

NOTE 5: Capital-actions

a Le capital-actions de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada (à l'exclusion des actions privilégiées à 4%) et les participations de Sa Majesté dans les Chemins de fer du gouvernement canadien sont inclus dans la dette publique nette du Canada et sont mentionnés dans les archives gouvernementales au chapitre de l'aide du gouvernement aux chemins de fer tels qu'ils figurent dans les comptes publics du Canada.

NOTE 6: Engagements importants

a Au 31 décembre 1976, les engagements de la Compagnie relatifs à des baux portant en grande partie sur la location de matériel roulant ferroviaire s'établissaient comme suit:

1977	\$ 64 670
1978	63 740
1979	64 875
1980	65 984
1981	65 360
1982-1986	310 760
1987-1991	165 730
1992-1996	4 843
1997	383

b Les versements effectués en 1976 aux termes des contrats de location de matériel roulant se sont élevés à environ \$54 millions.

c En 1976, la Compagnie a conclu un marché pour la vente à la valeur comptable et la reprise à bail durant une période de 15 ans de matériel roulant ferroviaire ayant une valeur comptable de \$5.001 millions.

d Canaven, Limitée, une filiale en toute propriété de la Compagnie, a été constituée en 1976 pour la construction, l'équipement et la mise en service d'une nouvelle ligne de

b En vertu d'affectations annuelles de crédits, le gouvernement du Canada a acheté, à \$1 l'action, des actions privilégiées à 4% au cours de la période de deux ans terminée le 31 décembre 1976, pour des sommes s'élevant approximativement à 3% des recettes brutes pour cette période.

Ces achats s'établissent comme suit:

Exercice clos le 31 décembre	(milliers d'actions)
1976	1 436 246
1975	62 056
	<u>1 504 478</u>
1976	1 436 246
1975	62 056
	<u>1 436 246</u>

chemin de fer au Venezuela. Bien que Canaven ait présenté une soumission peu élevée se chiffrant à \$959 millions, cette soumission n'était pas conforme en tous points aux instructions détaillées fournies aux soumissionnaires. Aucune décision n'a encore été communiquée à Canaven, au sujet des soumissions, par le gouvernement du Venezuela.

NOTE 7: Subventions

Les recettes comprennent les subventions suivantes:

a Versements au titre de la Loi sur les chemins de fer, faits par le gouvernement du Canada et prévus par cette loi et par la Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits, à l'égard de certains services non rentables et de tarifs imposés dont le maintien est obligatoire en vertu de la Loi sur les chemins de fer	\$ 255 218	\$ 159 706
b Subventions relatives aux navires	\$ 85 863	\$ 95 099
c Subventions au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique	\$ 15 332	\$ 14 654

Garantis par le matériel roulant. Représentent un montant de \$180,142 millions (\$É.-U.) payable en versements de principal comme suit:

Taux d'intérêt annuel	Période au	du	Montant principal en cours le 31 déc. 1976 (en milliers)		Versement semestriel		Versement trimestriel	
			\$ 10 800	38 000	1 200	\$ 1 200	2 500	940
9.00%	Janvier 1981	Janvier 1977	50 000	1 900	Janvier 1977	940	1 880	662
9.75%	Janvier 1991	Janvier 1981	50 000	2 500	Janvier 1981	662	1 880	1 323
8.50%	Janvier 1991	Janvier 1977	13 160	940	Janvier 1977	1 323	1 880	1 880
8.50%	Janvier 1982	Janvier 1982	9 259	662	Janvier 1982	1 323	1 880	1 323
8.00%	Janvier 1982	Janvier 1977	33 840	662	Janvier 1977	1 323	1 880	1 323
9.00%	Janvier 1983	Janvier 1982	23 808	1 323	Janvier 1982	1 323	1 880	1 323
9.00%	Janvier 1991	Janvier 1983		1 323	Janvier 1983	1 323	1 880	1 323
8.35%	Juillet 1981	Janvier 1977	1 275	67	Janvier 1977	67	1 275	67
			\$180 142					

9 Les montants en principal dus au

cours des années indiquées, et le refinancement gouvernemental prévu sur la dette en cours au 31 décembre 1976, s'établissent comme suit:

Exercice se terminant le 31 décembre:	Montant principal à échéance	Refinancement gouvernemental prévu	(en milliers)
1977	\$253 642	\$241 074	
1978	69 626	55 800	
1979	333 313	317 000	
1980	98 021	81 000	
1981	485 121	467 250	
1982-1986	254 780	79 667	

Les fractions du montant principal arrivant à échéance pour chaque période et dont le montant apparaît ci-dessus dans la colonne «Refinancement gouvernemental prévu» correspondent à celles appartenant à une catégorie que le gouvernement a généralement refinancée par le passé. Le 1^{er} janvier 1977, un prêt de \$100 millions obtenu en vertu de la Loi sur le remboursement d'obligations est arrivé à échéance et a été refinancé. Les refinancements les plus récents du gouvernement ont été consentis sous réserve de l'amortissement du montant principal sur 20 ans. Il y a lieu de s'attendre à ce que, à l'avenir, les autres refinancements soient, en partie au moins, assujettis à un amortissement. La différence entre le montant principal venant à échéance

et celui dont le refinancement par le gouvernement est prévu représente le montant principal des obligations à 8%, échéant en 1986, y compris l'amortissement d'une partie du principal de ces obligations avant l'échéance ainsi que la somme nécessaire à l'amortissement des dettes pour lesquelles un barème d'amortissement a été fixé. Les sommes figurant au «Montant principal à échéance» dans ce tableau ne comprennent pas le montant principal des prêts consentis par le gouvernement en application des diverses lois sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) ainsi que de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Remboursements) de 1955. Ces prêts se présentent sous

forme de billets à ordre payables à six mois ou sur demande et ils ont toujours été refinancés par le gouvernement à leur échéance. Le montant principal de ces prêts en cours était de \$452,2 millions au 31 décembre 1976.

La comptabilité d'amortissement est utilisée pour le matériel depuis 1940, pour les hôtels depuis 1954, et pour les voies, les installations fixes et les autres biens, à l'exception des terrains, depuis 1956, dans le cas des immobilisations canadiennes. La comptabilité d'amortissement a été adoptée en 1976 pour les traverses, les rails, les autres matériaux de voie et le ballast, dans le cas des immobilisations des États-Unis. Pour ce qui est des autres immobilisations des États-Unis, l'amortissement est effectivement pratiqué depuis leur acquisition.

NOTE 4:

Dettes à long terme

Monnaie	Echéance	de paiement	31 décembre	1975
---------	----------	-------------	-------------	------

(en milliers)

Obligations

Canadien National 5% — 18 ans (a, b, d)	15 mai 1977	\$ can.	\$ 68 775	\$ 70 885
Canadien National 4% — 23 ans (a)	1 ^{er} févr. 1981	\$ can.	300 000	300 000
Canadien National 5¾% — 25 ans (a, b)	1 ^{er} janv. 1985	\$ can.	79 667	82 017
Canadien National 8¾% — 10 ans	15 nov. 1986	\$ E.-U.	83 232	—
Canadien National 5% — 27 ans (a, b)	1 ^{er} oct. 1987	\$ can.	125 381	129 987
Buffalo & Lake Huron 5½% (oblig. 1 ^{re} hypothèque)	Perpétuelles	Sterling	795	795
Buffalo & Lake Huron 5½% (oblig. 2 ^e hypothèque)	Perpétuelles	Sterling	1 228	1 228
Total			659 078	584 912

Prêts du gouvernement du Canada

Chemins de fer du gouvernement canadien: avances au fonds de roulement (c)	\$ can.	16 984	16 984
Lois de finance et de garantie: emprunts (c, d)	\$ can.	271 193	264 059
Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations: emprunts (c, d)	\$ can.	991 859	1 025 543
Emprunts pour immobilisations (c, e)	\$ can.	131 486	134 236
Montants compris dans le passif à court terme		1 405 143	1 438 071
Total		(6 379)	(2 751)

Autres

Montants à payer aux termes de conventions portant sur l'achat de matériel (f)	\$ E.-U.	179 446	50 541
Montants compris dans le passif à court terme		(5 286)	(2 400)
Total		174 160	48 141

Total de la dette à long terme

\$2 238 381	\$2 071 124
-------------	-------------

a Garanties par le gouvernement du Canada.

b Des tranches s'élevant jusqu'à ½ % du montant principal initial peuvent être achetées trimestriellement en vertu d'un fonds d'achat suivant les modalités fixées lors de chaque émission.

c Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable aux prêts du gouvernement du Canada s'établissait, au 31 décembre 1976, à 7,73% l'an.

d Divers prêts du gouvernement du Canada, se chiffrant à \$624,5 millions, ainsi que les obligations à 18 ans du Canadien National, représentant un montant de \$68,8 millions au 31 décembre 1976 et qui arrivent à échéance avant douze mois, sont inclus dans la dette à long terme et non dans le passif à court terme à cette date, étant donné qu'il est prévu qu'ils seront refinancés par le gouvernement comme l'explique la Note 4(g) ci-après. Les prêts du gouvernement du Canada se composent de \$452,2 millions de billets à ordre payables à six mois ou sur demande et de \$172,3 millions d'autres prêts.

e Remboursables par versements semestriels de \$7,16 millions, intérêt et principal, jusqu'au 21 août 1995.

NOTE 1 :
Sommaire des méthodes
comptables les plus importantes

Introduction

Dans les présentes notes, toutes les références faites à la « Compagnie » incluent la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et ses filiales consolidées, et toutes les références au « Réseau » incluent la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et ses filiales consolidées ainsi que les lignes de chemin de fer, les installations de transport maritime et de télécommunications et les autres biens dont le gouvernement du Canada est propriétaire et dont il a confié la gestion et l'exploitation à la Compagnie.

Principes de consolidation

Conformément aux lois régissant le Réseau, les états financiers consolidés comprennent les comptes des Chemins de fer du gouvernement du Canada a confiés à la Compagnie. Ils comprennent aussi les comptes de toutes les filiales, à l'exception d'Air Canada, la participation dans Air Canada est comptabilisée au prix coûtant. La Compagnie ne possède pas le contrôle effectif de l'exploitation d'Air Canada, qui rend compte directement au ministre des Transports.

Voir aussi la Note 2 au sujet de la loi en instance portant sur la participation du CN dans Air Canada.

Les participations non majoritaires dans des entreprises en exploitation conjointe sont comptabilisées à la valeur de consolidation dans les cas appropriés.

Fournitures et approvisionnements
Les stocks ont été évalués au prix coûtant, calculé à partir de moyennes pondérées pour les rails, les traverses et le carburant, des dépenses factures pour les fournitures neuves et de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées utilisables.

Caisse d'assurances
Le Réseau pratique l'auto-assurance à l'égard de certains risques et entretient une caisse d'assurances à cette fin. La provision pour assurances des sinistres faisant l'objet de l'auto-assurance.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les biens incorporés au Réseau au 1^{er} janvier 1923 sont comptabilisés à la valeur qui figurerait dans les livres des compagnies constituantes, moins la contribution reçue du gouvernement du Canada lors de la révision du capital en 1937.

La comptabilité relative aux installations ferroviaires et de télécommunications s'effectue conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports, du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (au Canada) et de l'« Interstate Commerce Commission » (aux États-Unis), sauf que dans le cas des installations aux États-Unis, la comptabilité d'amortissement est appliquée en ce qui a trait aux traverses, rails, matériaux de voie divers et au balast, ainsi qu'il est indiqué ci-dessous à la rubrique Amortissement. Les immobilisations importantes qui s'ajoutent aux installations existantes ou qui les remplacent sont généralement capitalisées, à l'exception des coûts de main-d'œuvre relatifs au remplacement de matériaux de voie qui sont imputés aux dépenses.

Le coût des éléments d'actif amortissables désaffectés ou vendus, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé conformément au plan d'amortissement de groupe.

Amortissement
L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour en permettre la répartition sur la durée estimative d'utilisation des biens, généralement selon la méthode linéaire, conformément à la méthode de groupe. La Commission canadienne des transports, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et l'« Interstate Commerce Commission » autorisent certains taux pour les installations ferroviaires

Traverses	3.25%
Rails	1.15%
Autres matériaux de voie	1.90%
Ballast	4.00%
Locomotives de ligne	4.60%
Wagons	2.97%
Installations de télécommunications commerciales	3.73%

et de télécommunications. Les taux s'appliquant aux principales catégories d'éléments d'actif sont les suivants :

Ce changement, permettant la comptabilisation de tous ces éléments d'actif sur la même base pour l'ensemble du Réseau, n'a produit qu'un effet négligeable sur les gains pour 1976. L'effet cumulé au 31 décembre 1975 se chiffre à environ \$10.9 millions; ce montant a été inclus dans le redressement au titre de l'amortissement non comptabilisé, lequel s'en est trouvé accru d'autant. Voir la Note 3.

Loyers

Les loyers découlant d'un bail sont imputés aux dépenses selon la comptabilité d'exercice.

Retraites

Les versements faits aux diverses caisses fiduciaires de retraite sont imputés aux dépenses conformément aux exigences des organismes de réglementation pour couvrir à la fois l'obligation à l'égard des employés en activité de service et l'amortissement, y compris l'intérêt sur le déficit actuariel, pour diverses périodes s'échelonnant jusqu'à l'an 2027.

Évolution consolidée de la situation financière

Exercice clos le 31 décembre		1976	1975
		(en milliers)	
		\$ (12 634)	\$ (5 455)
Provenance des fonds			
Bénéfices nets (déficit) de l'exercice		11 764	(168 116)
Plus (moins) éléments ne nécessitant pas de provision			
ou d'affectation de fonds en cours d'exercice			
amortissement		154 526	146 902
— part de la perte nette (du revenu net) des sociétés			
comptabilisée à la valeur de consolidation, moins			
les dividendes reçus		(48)	3 158
— divers		(2 198)	563
Produit de (affectation à) l'exploitation		164 044	(17 493)
Subvention — Loi sur les chemins de fer — traitée comme			
redressement au titre de l'exercice précédent depuis			
l'adoption des versements sur base courante			
Vente d'actions privilégiées 4%		68 232	151 748
Subvention d'équilibre: déficit		—	62 056
Prêts du gouvernement		—	16 368
— autorisés par les Lois de 1941 et 1942 sur les Chemins			
de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)			
pour le paiement des titres en cours à l'échéance			
souhaitant les modalités fixées lors de l'émission			
— autorisés par la Loi de 1955 sur le remboursement		7 134	8 013
d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada,			
pour le paiement des titres échus de la Compagnie		—	6 000
— pour immobilisations		—	1 35 000
Emission d'obligations CN		83 232	—
Remboursement d'avances par Air Canada		33 343	—
Financement à long terme pour l'achat de matériel roulant		130 184	50 541
Vente de matériel roulant acheté durant l'exercice		5 001	34 857
précédent et repris à bail en cours d'exercice			
Produit de l'aliénation de biens désaffectés		23 394	21 530
Total		514 564	468 620
Affectation des fonds			
Immobilisations supplémentaires		411 476	444 376
Participations: entreprises en exploitation conjointe			
et autres		142	12 167
Réduction de la dette à long terme		53 293	19 256
Total		464 911	475 799
Augmentation (diminution) du fonds de roulement			
Fonds de roulement (insuffisance) en fin d'exercice		49 653	(7 179)
		\$ 37,019	\$ (12 634)

Bénéfices et surplus consolidés

Exercice clos le 31 décembre		
1976	1975	(en milliers)
\$2 454 501	\$2 081 100	Recettes
2 322 459	2 138 401	Dépenses
132 042	(57 301)	Revenu d'exploitation (perte)
8 680	2 610	Autres revenus
140 722	(54 691)	Revenu (perte) avant intérêts de la dette
Charges financières		
Intérêts de la dette à long terme, moins intérêts sur prêts à Air Canada		
120 809	96 483	
8 149	16 942	Intérêts nets: financement à court terme
128 958	113 425	
11 764	(168 116)	Bénéfices nets (perte) de l'exercice
Subvention — Loi sur les chemins de fer — traitée comme redressement au titre de l'exercice précédent depuis l'adoption des versements sur base courante.		
—	151 748	
\$ 11 764	\$ (16 368)	Surplus (déficit)

Bilan consolidé

31 décembre		1975	
(en milliers)			
ACTIF			
Actif à court terme			
Encaisse	\$ 12 062	\$ 23 306	
Débiteurs	274 136	236 664	
Fournitures et approvisionnements	216 326	184 818	
Divers	87 000	97 558	
	589 524	542 346	
	14 708	13 572	
	416 755	449 744	
	3 312 362	3 887 526	
Caisse d'assurances			
Participations			
Immobilisations			
Autres éléments de l'actif et charges différées			
Escompte d'émission non amorti sur la dette	4 146	5 023	
Autres éléments de l'actif	23 050	22 129	
Charges différées	37 506	32 198	
	64 702	59 350	
\$4 398 051			
\$4 952 538			
PASSIF			
Passif à court terme			
Emprunts bancaires et autres exigibles	\$ 119 500	\$ 161 264	
Créanciers	221 617	214 195	
Charges courues	150 767	127 520	
Divers	60 621	52 001	
	552 505	554 980	
	14 708	13 572	
Provision pour assurances			
Autres éléments de passif et crédits différés			
Dette à long terme	2 238 381	2 071 124	
Capital-actions de filiales détenu par le public	4 345	4 345	
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE			
6 000 000 d'actions sans valeur nominale de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	359 963	359 963	
Actions privilégiées 4% de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	1 504 478	1 436 246	
Investissements du gouvernement du Canada dans les Chemins de fer du gouvernement canadien	428 397	428 397	
Réduction tenant compte de la dépréciation relative aux années ayant précédé l'adoption de la comptabilité d'amortissement	(807 813)	—	
Surplus d'exploitation — revenu net de l'exercice	11 764	—	
	1 496 789	2 224 606	
\$4 398 051			
\$4 952 538			

Le contrôleur général,
S. D. H. Thomas,
Le 25 février 1977.

Compagnies consolidées	
Autoport, Limitée	Les Armateurs eurocanadiens, Ltée
CANAC Consultants, Limitée	Halterm, Limitée
Canac Distribution, Limitée	Intercast, S.A.
Le Chemin de fer de Matane	* Matac Cargo, Limitée
et du Goffe	Les aménagements Métro
Compagnie des Messageries	Centre, Ltée
Nationales du Canada	Compagnie des Chemins de fer
Les hôtels nationaux du Canada	du nord de l'Alberta
(Moncton), Ltée	Les marchés publics, Ltée
Association nationale canadienne	Compagnie du chemin de fer
de colonisation	terminal de Shawinigan Falls
Compagnie des Chemins de fer	Société du port ferroviaire
Nationaux du Canada	Baie-Comeau-Hauterive
Trust des titres des chemins de fer	Télesat Canada
nationaux du Canada	Compagnie du chemin de fer
Immubles Nationaux du Canada,	terminal de Toronto
Ltée	* Touram, Limitée
Compagnie de Navigation Nationale	* Venturex, Limitée
du Canada, Ltée	
Compagnie des Télégraphes	
Nationaux du Canada	
Compagnie nationale canadienne	
de correspondance	
Transports Nationaux du Canada,	
Ltée	
Compagnie du Chemin de fer	
Canadien du Nord (Québec)	
Société de Logistique Canalog	
Limitée	
Canat, Ltée	
* Canaven, Limitée	
Le Chemin de fer du Vermont	
Central, Inc.	
Chalut Transport (1974) Inc.	
Transports Chapman, Ltée	
CN (France) S.A.	
La Tour CN, Limitée	
* Les restaurants de la Tour CN, Ltée	
Cronin Transport, Limitée	
Société de crédit-bail	
domestique, deux	
Société de crédit-bail	
domestique, trois	
Société de crédit-bail	
domestique, quatre	
Compagnie de Chemin de fer Duluth,	
Rainy Lake et Winnipeg	
Compagnie de Chemin de fer Duluth,	
Winnipeg et Pacifique	
Compagnie ferroviaire Duluth,	
Winnipeg et Pacifique	

**Entreprises en exploitation
conjointe et participations**

Transports de l'Est, Ltée	Les Armateurs eurocanadiens, Ltée
Les transports Empire, Ltée	Halterm, Limitée
Société d'exploitation foncière	Intercast, S.A.
du Grand-Tronc	* Matac Cargo, Limitée
Compagnie des traversiers	Les aménagements Métro
Grand Tronc-Milwaukee	Centre, Ltée
Les communications radio	Compagnie des Chemins de fer
du Grand-Tronc, Inc.	du nord de l'Alberta
Compagnie de Chemin de fer	Les marchés publics, Ltée
du Grand-Tronc (Ouest)	Compagnie du chemin de fer
Compagnie du Grand Télégraphe	terminal de Shawinigan Falls
du Nord-Ouest	Société du port ferroviaire
Compagnie de Transport Hoar, Ltée	Baie-Comeau-Hauterive
Transports internationaux Husband	Télesat Canada
(Ontario), Ltée	Compagnie du chemin de fer
Transports Husband, Ltée	terminal de Toronto
Transports Husband (Québec), Ltée	* Touram, Limitée
Messageries Midland Superior, Ltée	* Venturex, Limitée
La Compagnie de Chemin de fer	
du Minnesota et du Manitoba	
La Compagnie du pont	
Minnesota-Ontario	
Compagnie du Tunnel et du	
Terminus du Mont-Royal, Ltée	
Compagnie de holding du Nord, Ltée	
Les camions-citernes Provincial, Ltée	
La Compagnie du chemin de fer	
de Québec au lac St-Jean	
Transports Royal, Ltée	
Transports Swan River-Le Pas, Ltée	
Compagnie de transport	
Toronto-Peterborough, Ltée	

* Les immeubles d'entretien
aéronautique, Ltée
Compagnie du chemin de fer de
de ceinture de Chicago
Compagnie de chemin de fer de
Chicago et de l'Indiana occidental
Les sciences informatiques,
Canada, Ltée
Compagnie du chemin de fer côtier
Detroit et Toledo
Compagnie du chemin de fer
terminal de Detroit
La Compagnie des Chemins de fer
Nationaux est en outre chargée
d'exploiter les Chemins de fer du
gouvernement canadien comme
partie de son réseau.

* Détenue pour le compte d'Air Canada
* Acquisée en 1976

Une perspective Le CN tel qu'il est

Le Canadien National sera en mesure de mieux servir les intérêts de ses actionnaires — tous les Canadiens — si on fait la distinction qui s'impose entre les services dont on prévoit la rentabilité et les services qu'on doit exploiter sans but lucratif, conformément à une politique nationale. C'est l'attitude qu'adoptera la direction du CN au cours des années à venir.

Au terme d'une première année fructueuse en 20 ans, l'entreprise espère pouvoir continuer d'améliorer son rendement financier. Ses efforts dans cette voie seront encouragés par la reconnaissance et la compensation des pertes encourues par les services maintenus dans l'intérêt public.

Des contraintes à enlever

Plusieurs problèmes relevant de la fourniture de services non rentables devraient être réglés d'ici un ou deux ans. La commission Snavey a déjà fait ses recommandations quant aux coûts du transport des céréales par rail. Des subsides du gouvernement pourraient libérer le CN des contraintes actuelles.

La commission Hall sur les embranchements devrait publier son rapport incessamment. Ses recommandations résulteraient, espère-t-on, en la rationalisation du réseau ferré dans l'ouest du Canada.

Une commission devant enquêter sur tous les aspects du transport à Terre-Neuve pourrait fournir des recommandations sur la solution à long terme des problèmes de transport.

En matière de transport voyageurs interurbain, le CN et le CP exploitaient en fin d'année des services communs sous le symbole VIA, et ils se préparaient à une intégration plus complète. La collaboration entre les chemins de fer et Transports Canada dans ce projet est un pas important vers la rationalisation des services voyageurs ferroviaires au Canada. VIA devrait soulager les entreprises du fardeau financier des services voyageurs par rail qui ne sont plus rentables et leur permettre de pourvoir en services plus complets les régions qui en ont réellement besoin.

Il existe aussi un besoin urgent de rationalisation des services ferroviaires de banlieue, en particulier dans la région de Montréal. On espère que les pourparlers en cours entre les parties en cause et les gouvernements résulteront en une action positive dans ce sens.

Besoin d'efficacité

Quoique le taux d'inflation ait diminué en 1976, les hausses de salaire et des fournitures pourraient continuer à poser des problèmes. Il sera nécessaire que le CN, dans ces conditions, continue de comprimer les dépenses et d'accroître sa productivité, tout en majorant de temps à autre ses tarifs.

Dans le climat économique et politique d'aujourd'hui, le rôle du CN en tant qu'entreprise visant à réaliser des profits peut très bien ne pas exclure ses responsabilités de service public. Le succès commercial du CN démontre que l'entreprise peut fournir, complète-

tement et bien, un service public attendu d'elle, aussi économiquement que possible. Un débat public sur la remise du CN au secteur privé est conforme à ce principe. L'entreprise pourrait poursuivre avec plus d'intensité ses objectifs commerciaux si des actions étaient détenues par des actionnaires autres que le gouvernement fédéral.

On peut croire, dans certains milieux, qu'une société de la Couronne comme le CN devrait se préoccuper de responsabilités sociales plutôt que de profits. Le CN ferait cependant preuve d'irresponsabilité sociale s'il s'occupait de donner des services sans égard à leur rentabilité économique, et laissait au contribuable le soin de porter un fardeau plus lourd. La direction du CN ne doit pas avoir à décider des programmes de subsides à l'intention de certaines régions, de certaines marchandises ou de services déficitaires; ces décisions relèvent des élus du peuple. Le CN devrait s'occuper d'exploiter efficacement ses services; par contre, les pertes encourues par les services déficitaires seraient comblées à même les deniers publics suivant un programme comportant des stimulants à l'exploitation efficace et économique.

Les gens du CN: gains, sécurité accrus

L'effectif du CN a diminué en 1976, pour la deuxième année consécutive. Cette situation est le résultat d'une productivité accrue qui permet à moins de personnes d'accomplir plus de travail. Le nombre d'employés à l'étendue du Réseau en 1976 a gardé une moyenne de 80 073, de 84 436 qu'il était l'année précédente. Les employés ont gagné en moyenne \$15 545 par an, comparative-ment à \$13 765 en 1975.

Une convention collective de deux ans touchant près de 60 000 employés de l'Association des syndicats de chemi- nists a été signée en juin, avec effet rétroactif au 1er janvier 1976. Les hausses de salaire inspirées des recom- mandations du juge Emmett Hall, com- missaire-enquêteur, ont reçu l'approba- tion de la Commission de lutte contre l'inflation. On a signé une entente sem- blable avec les 3 008 membres de la Fraternité des mécaniciens de locomo- tive dont la convention collective a été modifiée de façon à être en vigueur au cours de la même période que celle de l'Association des syndicats de chemi- nists.

Ententes de formation

On a signé d'autres ententes avec les groupes représentant les employés des hôtels, des traversiers et de la police. Des conditions améliorées de sécurité d'emploi pour les employés d'ateliers et les non-roulants ont été ajoutées en mars dans les ententes du CN et du CP. Au cours du même mois, l'Association des chemins de fer du Canada, repré- sentant les entreprises ferroviaires, et la Fraternité des préposés à l'entretien de la voie, ont signé une autre entente touchant un programme de formation des cantonniers. Ce programme doit assurer un meilleur entretien et une hausse de productivité; on a déjà en- tamé des négociations quant à son im- plantation.

Egalité de la femme

En outre, on a fait un grand pas en 1976 pour assurer l'égalité des occa- sions d'emploi pour les femmes travail- lant au CN. Des colloques d'un jour à l'emploi du CN était de 5,8% à la fin de 1976.

Les suggestions

Le programme de suggestions du CN s'est poursuivi et a eu des résultats en- couragants. Les primes totales versées aux auteurs de 160 suggestions en 1976 ont été de \$44 845, ce qui laisse prévoir des économies annuelles nettes de plus de \$150 000. Le nombre des suggestions était inférieur à celui de 1975, mais la moyenne des économies annuelles et des primes était supé- rieure.

Retraites

Un total de 39 812 retraités et bénéfi- ciaires des divers régimes de retraite du CN ont touché \$116,8 millions en pres- tations en 1976. Ces bénéfices ne tien- nent pas compte des sommes touchées en vertu des Régimes des pensions du Canada et du Québec et du U.S. Rail- road Retirement Act.

A compter du premier janvier 1976, les cheminots qui ont pris leur retraite soit du régime de 1959 ou de 1935 le ou avant le 31 décembre 1972, ou en cas de décès, leurs conjoints, ont reçu

des sommes fixes supplémentaires de \$7,00 à \$12,00 par mois dans le cas des retraités et de \$3,50 à \$6,00 par mois dans le cas des survivants. Les régimes de retraite ont coûté \$143,2 millions en 1976, au regard de \$110,9 millions en 1975.

Tous les régimes de sécurité sociale procurant de l'assurance-maladie et de l'assurance-vie aux employés du CN ont coûté \$29,8 millions à la Compa- gnie en 1976, par rapport à \$28,7 mil- lions en 1975. La Commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de retraite des sociétés ferroviaires par le ministre fé- déral du Travail a soumis son rapport à la fin de 1976 et il a été dévoilé en janvier 1977.

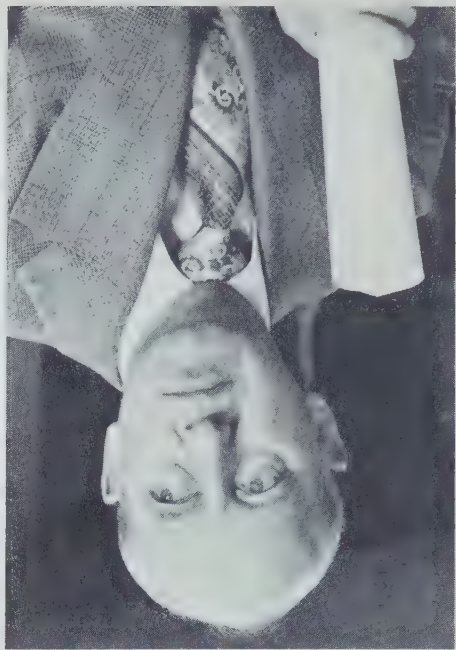
Ce rapport démontre que le régime de retraite du CN, dans son ensemble, se compare favorablement aux régimes en vigueur dans la fonction publique et dans les autres sociétés de la Cou- ronne, et compte parmi les meilleurs ceux du secteur privé qui ont été étu- diés. Le rapport favorise fortement la pratique courante en vertu de laquelle les bénéfices de retraite sont négociés par les entreprises ferroviaires et leurs syndicats. Parmi les autres recommen- dations présentement à l'étude, il faut noter celles qui suggèrent que la ges- tion des régimes de retraite du CN et du CP soit confiée à une société indé- pendante de fiducie et que soit créé un fonds du patrimoine auquel contribu- raient également les employés et les employeurs, afin de pourvoir à l'in- dexation des régimes au coût de la vie.

Nouveau rôle de la direction générale

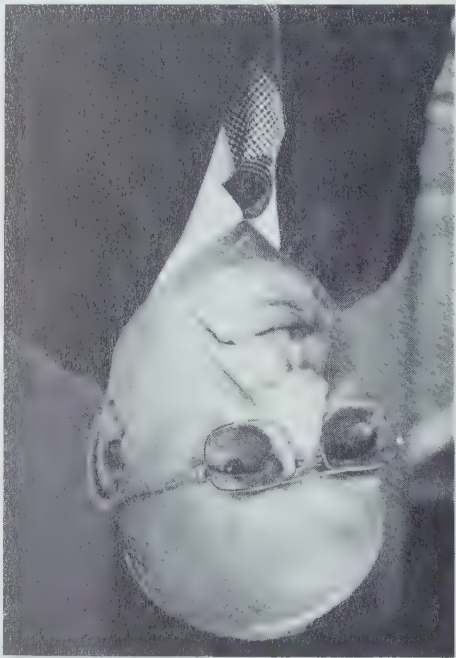
1976 a été la première année du Caden National en qualité d'institution à multiples divisions. Des changements à l'étendue du Réseau ont accompagné la réorganisation en divisions des six centres de profit.

La direction générale joue désormais deux rôles principaux. Le premier est d'établir les politiques et objectifs généraux du CN et de coordonner du même coup toute l'activité de la Compagnie. À ce titre, le personnel du siège social est chargé des tâches telles la communication avec le gouvernement sur les questions du réseau, la préparation de mémoires et de dossiers aux organismes gouvernementaux et aux agences de surveillance, le contentieux et les services juridiques, la planification et les politiques financières, et la comptabilité des résultats d'ensemble.

La direction générale fournit aussi un



J. H. Spicer
Vice-président, Affaires générales



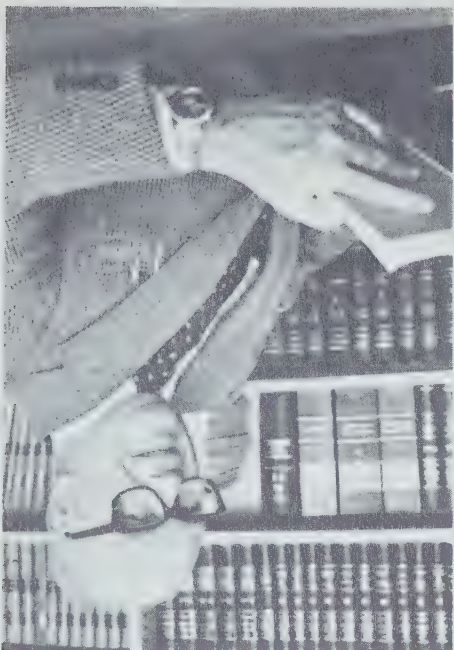
W. D. Piggott
Vice-président, Affaires générales,
Coordonnateur de la réorganisation

appui important à tous les secteurs. Cette assistance se manifeste sous la forme des services suivants: Contentieux, Secrétariat général, Police du CN, Service médical, Services administratifs, Recherche en prix de revient et études économiques, Relations publiques et publicité, Bureau du Contrôle général et Relations industrielles et organisation.

Cet appui se traduit entre autres par l'utilisation du TRACS, exploité par les Services administratifs pour le compte de CN Rail. Le TRACS est un système de traitement de données permettant aux dirigeants de CN Rail de contrôler en temps réel les mouvements et de faire face à l'imprévu. Le système contrôle depuis 1976 la traction, le trafic intermodal sur route et les trains voyageurs.

Un autre exemple concret de l'apport de la direction générale à l'ensemble du Réseau est la publicité de prestige. Chaque semaine, des millions de télé-spectateurs peuvent voir la publicité de prestige: "CN, des solutions logiques". Ces messages font partie d'une campagne ayant pour but d'expliquer aux Canadiens, propriétaires du CN, l'orientation commerciale de la Compagnie. D'autres campagnes publicitaires ont, au cours de l'année, stimulé le trafic au cours de l'année, stimulant le trafic marchandises en faisant connaître aux clients actuels et futurs les services offerts par CN Rail.

Les Relations publiques et la publicité du CN ont également déployé beaucoup d'efforts durant l'année pour faire connaître les nouvelles couleurs des trains voyageurs et la création du symbole VIA. Cette campagne a certainement contribué à attirer plus de voyageurs dans les trains.



J. M. Duncan
Vice-président, Affaires générales

CANAC: bénéfices + prestige du CN

CANAC Consultants Limitée profite au Canadien National de plusieurs facons. Les revenus de cette filiale à part entière du CN, exploitée conjointement avec Air Canada, ont été de \$0.8 million en 1976; il s'agissait de la cinquième année consécutive de croissance.

Mais les réalisations de CANAC sont

plus qu'un succès financier. On ne peut pas mesurer les avantages intangibles résultant de la présence d'experts canadiens en terre étrangère: témoin la participation de CANAC à 20 programmes dans 15 pays en 1976. De façon concrète, les spécialistes canadiens en matière de transport ont fait face à des défis dans un milieu complètement différent; ils n'auraient pu trouver tel enrichissement dans leur situation habituelle. Alors qu'environ 300 spécialistes de CANAC et leurs familles aidaient d'autres pays à améliorer leurs systèmes de transport, CANAC accueillait quelque 20 personnes de pays en voie de développement venues au Canada accroître leurs connaissances. Ces dernières ont reçu une formation théorique et pratique.

CANAC, c'est tout un monde

Le Canadien National créait en 1968 la Division de consultation internationale dans le but de coordonner son engagement croissant dans ce domaine. En 1971, la division s'associait à Air Canada pour offrir des services à travers le monde entier dans toutes les sphères du transport: c'était la naissance de CANAC Consultants Limitée.

Les services de CANAC comprennent: l'administration, les études des marchés et de l'économie; l'exploration, la supervision du repérage et des travaux de construction; les études opérationnelles et administratives; la formation et le développement administratifs et techniques; les études intermodales; l'évaluation du matériel roulant.

Un bénéfice aux immeubles

La Compagnie a continué de réaliser de bonnes affaires dans son secteur de l'immeuble en 1976. Le revenu a été de \$6.4 millions, soit 28% de plus qu'en 1975.

Le réaménagement d'une centaine d'acres au centre-ville de Winnipeg, au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, a fait un certain progrès. Le CN et la Great-West Cie d'Assurance-Vie sont maîtres d'œuvre de cette entreprise.

prise.

A Sydney, N.-E., une gare de messageries plus petite a été aménagée.

A Montréal, le CN cède une trentaine d'acres du centre-ville, emplacement des installations de messageries Bonaventure, et relocalise ces services sur un emplacement de 32 acres à Lachine; la gare aura 225 000 pieds carrés. La nouvelle gare de messageries du CN sera le coeur d'un vaste réseau routier d'une grande efficacité qui desservira tous les clients du CN dans les provinces de Québec et d'Ontario. Le déménagement des installations fait suite à une entente conclue avec la ville de Montréal en vue de la construction de logements à prix modique sur l'emplacement de la gare actuelle.

lui-même.

CANAC a envoyé des missions dans plusieurs pays. Les contacts et discussions préliminaires de projets porteront probablement fruit dans l'avenir. Ses services d'administration et de consultation ayant une très bonne réputation à l'échelle internationale, CANAC envisage de nouveaux succès tant pour le CN, Air Canada, que pour le Canada lui-même.

me la Banque mondiale, et d'organismes d'aide, telle l'Agence canadienne de développement international. Elle a fait un travail de base considérable, en 1976, pour le développement des marchés, notamment un programme pour le consortium canadien, CANAVEN Limitée, devant être soumis au gouvernement du Venezuela.



Une main ferme à la barre

Neuve, des traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard et des autres services maritimes de la côte est.

On a apporté en 1976 des changements à la plupart des services, particulièrement sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador. Le 1er septembre, la division a assumé la responsabilité du service entre Saint-Jean (N.-B.) et Digby, succédant au Canadien Pacifique. Le service d'hiver entre Yarmouth et Port-land (Maine) a été inauguré le 28 novembre.

D'une unité administrative et d'exploitation responsable de la plupart des services maritimes financés par le gouvernement fédéral dans le Canada atlantique, CN Marine est devenue en 1976 une entreprise commerciale à l'intérieur du Réseau CN. Au même moment, le CN et Transports Canada entamaient des pourparlers sur la gestion financière et les services de CN Marine, afin d'en faire une unité responsable de ses immobilisations et de l'acquisition de navires ou d'installations aux fins de l'exploitation des services côtiers et de traversiers de Terre-



J. Gratwick
Vice-président, CN Marine

Les dépenses

Le contrôle des dépenses a pris de plus en plus d'importance. La direction a pu les vérifier grâce à des systèmes de contrôle mis en place à différents endroits. On étudie présentement une méthode d'allocation des dépenses pour différents types de services. Ceci devrait permettre de mesurer l'efficacité de la division dans ce domaine et aider à déterminer le prix de revient. Ces mesures de contrôle sont un gage de l'intention de CN Marine de diriger ses affaires d'une main solide.

CN Marine

Tableau synoptique

	1976	1975
Recettes	\$ 16.7	\$ 16.1
Subvention du gouvernement	85.9	95.1
Revenu total	102.6	111.2
Dépenses totales	\$102.6	\$111.2

Exploitation

Les usagers peuvent maintenant réserver des places sur les liaisons entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, ce qui leur assure plus de confort. La division, elle, peut suivre les tendances du trafic. Dans le but d'améliorer ses relations avec ses clients et ses employés, CN Marine a institué des méthodes de consultation.

Malgré une baisse du trafic sur les liaisons des traversiers et des navires côtiers, le volume de travail aux installations de cale sèche de la division est demeuré en 1976 au même niveau que l'année précédente. Le chantier maritime cherche de plus en plus à offrir ses services à d'autres compagnies. Il faudra agrandir certaines installations pour répondre à la demande et donner la souplesse nécessaire à une expansion des services.

A mesure que la croissance continue, la division anticipe avoir besoin de \$210 millions pour l'expansion d'installations terminales et pour l'acquisition de nouveaux navires, soit pour en remplacer d'autres ou pour offrir des services plus rapides aux passagers, au cours des cinq prochaines années.

Hôtels Une année mauvaise

Les Hôtels du CN comptent un peu moins de 4 000 chambres au Canada, et il eût fallu en louer un plus grand nombre plus souvent en 1976 pour réaliser un profit.

Le monde de l'hôtellerie en général a traversé une mauvaise période, et les Hôtels du CN, pour leur part, ont connu une perte, avant l'intérêt sur les immobilisations, de \$0.1 million, au regard d'un profit de \$3.6 millions en 1975. Plusieurs facteurs sont à blâmer, dont une baisse de la demande en services d'hôtellerie, une forte concurrence dans les villes où le CN exploite des hôtels, un nombre restreint de visiteurs américains et de congrès, et l'inauguration, en retard, des restau-

rants de la Tour CN, exploités par les Hôtels du CN.

Les Hôtels du CN avaient prévu une légère croissance en 1976, surtout au chapitre des congrès, ainsi qu'une amélioration importante au Jasper Park Lodge et des bénéfices substantiels provenant de l'exploitation des restaurants de la Tour CN. Seul le Jasper Park Lodge, réputé centre de villégiature des Rocheuses canadiennes, a atteint et même dépassé son objectif financier.

Aucun des hôtels administrés par Hilton (Canada) Limitée n'a connu le succès anticipé. Hilton a versé \$0.5 million en profits au CN, une forte diminution sur 1975. Des hôtels dirigés par Hilton, l'hôtel Vancouver a enregistré une perte d'environ \$0.7 million; l'hôtel Reine Elizabeth et les restaurants et bars de la Place Ville-Marie à Montréal ont réalisé un bénéfice réduit de \$1.2 million.

VIA va de l'avant
Parmi les changements, l'un des plus visibles a été l'adoption du nouveau symbole VIA bleu et or pour les trains voyageurs. L'innovation, accompagnée de nouveaux tarifs, a été bien reçue du public. Il appert que le voyageur revient petit à petit vers le train.
Tard dans l'année, CP Rail a profité de l'emblème VIA, par la publication d'un indicateur commun CN-CP. Les deux chemins de fer ont réalisé des progrès dans la mise au point d'une formule de gestion unifiée. Cette question a été réglée avec la formation de VIA, la société responsable de la gestion des services voyageurs. Les entre-

prises ferroviaires exploiteront les trains au nom de cette société, moyennant compensation.
Allègement de fardeau
La création de la nouvelle société chargée de la gestion des services voyageurs soulagerait à la longue le CN du fardeau (20%) des pertes du service voyageurs qu'il doit assumer. Il a tout de même continué de coopérer à la rationalisation du réseau voyageur de l'entreprise, en présentant par exemple des mémoires à la Commission canadienne des transports sur les services transcontinentaux et régionaux. Des décisions dans les deux cas sont attendues sous peu.



Hôtels CN

Tableau synoptique

(en millions)		1976	1975
Recettes	\$36.2	\$31.2	
Dépenses	35.8	29.5	
Revenu	0.4	1.7	
Administrés par Hilton			
Recettes	47.8	46.8	
Dépenses	47.3	44.0	
Revenu	0.5	2.8	
Revenu total d'exploitation des hôtels et restaurants		0.9	4.5
Dépenses de la Division	1.0	0.9	
Revenu total (perte)	\$(0.1)	\$ 3.6	

George Lach
Vice-président,
Services voyageurs et hôtels



La Tour inaugurée
La Tour CN a reçu son millionième visiteur le 30 décembre 1976, un peu plus de six mois après son ouverture au public. Cet immeuble de 1 815 pieds à structure autoportante, le plus élevé du genre au monde, est une entreprise vraiment commerciale. Son rôle primordial est de relayer les télécommunications, moyennant rémunération. Pour ajouter à ses revenus, la tour comporte trois quads d'observation, un restaurant pivotant de 400 places exploité par les Hôtels du CN, des boutiques et d'autres centres d'intérêt. Le revenu d'exploitation a été de \$1.3 million et devrait s'améliorer en 1977, première année complète d'exploitation.

la responsabilité et l'efficacité de sa gestion d'ensemble. Cette division pourvoit le Canada de services voyageurs interurbains d'un océan à l'autre et de services d'autocars à Terre-Neuve. CN Rail exploite les trains pour le compte des services voyageurs.

Services voyageurs CN

Tableau synoptique	
	(en millions)
Recettes commerciales	\$ 77.1 \$ 72.8
Dépenses	284.1 261.7
Revenu d'exploitation (perte)	\$(207.0) \$(188.9)
Subventions du gouvernement	156.4 118.0
Revenu (perte)	\$ (50.6) \$ (70.9)

Les recettes voyageurs ont atteint \$77.1 millions en 1976, une hausse de 5.9% sur 1975. Les dépenses ont atteint \$284.1 millions, soit 8.6% de plus que l'année précédente. Les subventions pour les pertes ont atteint \$156.4 millions, le CN absorbant une perte de \$50.6 millions. Le volume d'affaires a connu une forte hausse dans le corridor Québec-Windsor, pour compenser une baisse générale du nombre de voyageurs sur les longues distances. La hausse générale du nombre de voyageurs taxés a été de 8.3%.

D'importantes choses se sont produites dans le secteur voyageurs ferroviaire en 1976. Avec la création de VIA — une agence mise sur pied par Transports Canada en vue de gérer et de commercialiser les services voyageurs au Canada — les principales entreprises ferroviaires et Transports Canada ont entrepris des études sur les nouveaux trains rapides. Le plan d'un train de voyageurs tout nouveau a été mis au point et des soumissions présentées. Le CN apporte par contre divers changements à des services afin de préparer l'adoption d'une nouvelle méthode d'exploiter les trains voyageurs au Canada.

Trafic réduit, revenu accru aux Messageries

partie des marchés de haute densité, de réaliser l'utilisation maximale des capacités et de se retirer des secteurs non rentables qui n'offrent aucun indice de le devenir.

Messageries CN

Tableau synoptique	
	(en millions)
Recettes	\$152.6 \$150.4
Dépenses	187.6 189.7
Revenu (perte)	\$(35.0) \$(39.3)

Côté exploitation, on continuera de réduire les dépenses et d'accroître la productivité. Les services déficitaires seront éliminés ou diminués. La tendance vers l'exploitation routière et sur wagons plats devrait rapporter en matière de productivité. Les projets de réduction du nombre d'installations terminales se réalisent par le biais de la consolidation et d'une utilisation améliorée du matériel.

Des changements aux services voyageurs

Les services voyageurs du CN sont depuis 30 septembre 1976, conformément à la politique de la Compagnie d'accroître

Les messageries CN ont été constituées en centre de profit en 1976. Leur objectif primordial est de pourvoir le Canada en services commerciaux de transport des envois fractionnés, domestiques, vers l'étranger et par avion, dans ce dernier cas avec la collaboration d'Air Canada. Ces services sont offerts à des gares primaires et secondaires réparties à travers le Canada et utilisant un réseau complètement intégré route/rail. A cette fin, on loue aussi des services ferroviaires de CN Rail, à des tarifs publiés. Un deuxième objectif est la fourniture de services terminaux, routiers et d'entretien mécanique aux autres divisions du CN, à des tarifs concurrentiels.

Le résultat a amélioré de \$4.3 millions celui de 1975. La division a tout de même accru considérablement son efficacité: elle a absorbé les dépenses accrues de la main-d'œuvre et du matériel, et ses dépenses ont été légèrement moins élevées qu'en 1975.

Forte concurrence
L'activité réduite a entraîné une forte concurrence. Certaines hausses de tarifs entrées en vigueur au cours de l'année n'ont pas réussi à compenser la baisse du volume, malgré l'augmentation de productivité.

Les Messageries CN ont entrepris un programme de marketing sélectif, afin d'éliminer la perte et de capturer une

envois de télégrammes étaient encore à la baisse. Les télécommunications du CN, de concert avec les TCP et le ministère fédéral des Communications, étudient les besoins des usagers du télégramme et jusqu'à quel point ils comptent la-dessus.



A. J. Kühr
Directeur général, Télécommunications
Toronto

Durant l'année, les TCN se sont jointes aux TCP et à la société AGRA Industries Ltd. en vue de former un consortium qui fournirait un signal à l'éten- due du pays pour la télévision payante. En ce qui a trait au traitement des données, le CNCP a offert une nouvelle série de terminaux, y compris des installations terminales au logiciel con- trôle qui recueilleraient les données.

Nouvel organisme directeur

L'exploitation des TCN a changé en 1976, tout comme le milieu juridique dans lequel il fonctionne. Le Conseil de la radiodiffusion et des télécommuni- cations canadiennes a repris la régle- mentation des télécommunications de la Commission canadienne des trans- ports. Le CRTC se propose de tenir des audiences dans le but de prendre en considération les changements des mé- thodes de réglementation. En atten- dant, le ministère des Communications s'affaire à mettre au point une nouvelle politique nationale de télécommuni- cations, qui, on espère, établira des règles équitables de concurrence pour fournir des services de traitement de données. On s'attend à ce que la politique soit dévoilée au cours de l'année.

Le camionnage, un profit moins élevé

Le camionnage a réalisé un revenu d'exploitation en 1976, mais le béné- fice a été moins élevé qu'en 1975.

La division de camionnage regroupe 13 filiales représentant 3,6% de toute l'industrie du transport par camion au Canada. Elle compte 2 000 employés et un parc de 3 500 pièces de matériel en service marchandise à l'étendue du pays. Certaines de ses filiales traitent aussi les marchandises en conteneurs et en vrac.

Camionnage CN
Tableau synoptique

	1976	1975
Recettes	\$73.6	\$68.9
Dépenses	72.6	65.0
Revenu d'exploitation	1.0	3.9
Autres	0.6	2.7
Revenu	\$ 1.6	\$ 6.6

La division n'a pu atteindre ses objec- tifs financiers en 1976, son rendement

étant étroitement lié à l'activité écono- mique générale du pays qui a souffert d'un ralentissement. Le bénéfice d'ex- ploitation de \$1 million a baissé des \$3.9 millions qu'il avait été en 1975. Le prix accru du carburant et les sa- laires sujets à des conventions signées avant l'adoption des directives anti- inflation ont fait grimper les dépenses. Les tarifs accrus n'ont pas suffi à re- couvrir toutes ces dépenses. Une baisse de \$2.1 millions des autres re- ventes est principalement le résultat de

Les projets d'avenir sont axés sur la productivité, le contrôle strict des dé- penses et l'élimination des services et du matériel non rentables. En même temps, on espère que le climat dans lequel la division oeuvre s'améliorera par suite de l'examen, par les autorités compétentes, des lois fédérales et pro- vinciales de camionnage. Un climat plus uniforme et meilleur devrait résul- ter des études en cours auxquelles par- ticipe activement l'industrie du camion- nage.



Y. H. Masse
Vice-président,
Camionnage et Messageries (1976)

Forte amélioration aux E.-U.

La Société du Grand-Tronc, la filiale du Canadien National aux États-Unis, a réalisé un bénéfice de \$13,9 millions en 1976, malgré les conditions adverses du marché à travers son réseau. La Société du Grand-Tronc compte elle-même trois filiales: la Compagnie de Chemin de fer du Grand-Tronc (Ouest), le Chemin de fer du Vermont Central, Inc., et la Compagnie ferroviaire Duluth, Winnipeg et Pacifique.

Des dépenses productives

Le revenu du Grand-Tronc en 1976 a été de \$1,8 million de plus que prévu au budget, et les dépenses ont dépassé de 8% le montant prévu. Ces dépenses encourues en vue d'accroître le trafic et d'acquiescer des propriétés ont accru les frais d'entretien et de main-d'œuvre. Elles peuvent être qualifiées de productives car elles donneront éventuellement un rendement.

Société du Grand-Tronc
Tableau synoptique

	1976	1975
Recettes	\$187,3	\$145,9
Dépenses	177,0	144,7
Revenu d'exploitation	10,3	1,2
Autres	3,6	2,3
Revenu	\$ 13,9	\$ 3,5

Croissance lente

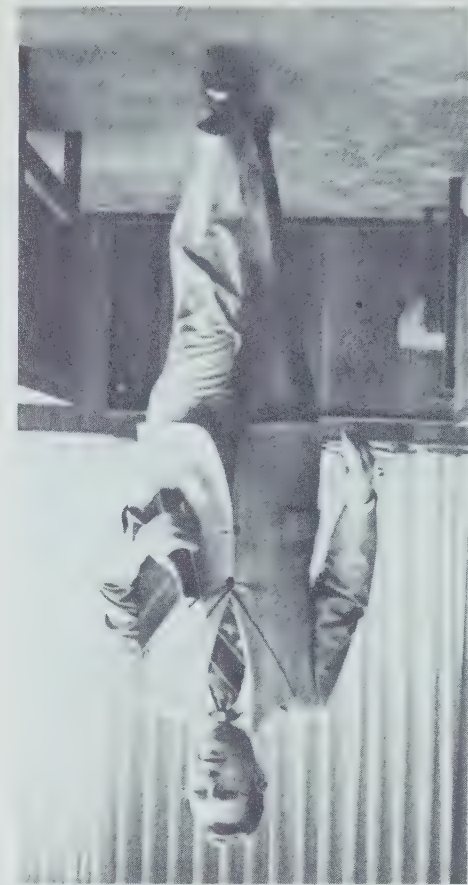
Le revenu du Vermont Central a raté de \$100 000 son objectif. Environ la moitié du revenu de ce réseau de 381 milles situé dans les États de Nouvelle-Angleterre et le sud du Québec provient du papier journal et de l'agriculture. La longue grève des moulins canadiens a sérieusement affecté le trafic au premier trimestre.

Tout au cours de l'année, le Vermont Central a effectué un contrôle strict de ses dépenses, et les économies réalisées dans l'exploitation ont réussi à compenser aux deux tiers environ les recettes non réalisées par suite de la baisse du volume d'affaires.

De bonnes affaires
Les affaires ont généralement été bonnes au chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique. Le volume de potasse et de bois de construction a dépassé les prévisions. Les recettes ont dépassé les 167 milles de voie entre Duluth, Minn., et la frontière canadienne, reliant les lignes canadiennes du CN dans l'Ouest avec le réseau américain du Midwest.

Efficacité — profit

Tout comme au CN, la Société du Grand-Tronc tente d'accroître sa rentabilité en améliorant son efficacité. Les majorations de tarifs ne suffiront pas à elles seules à compenser dans l'immédiat la poussée inflationniste et les hausses salariales. Le plan quinquennal de la société prévoit une hausse de volume de marchandises, une diminution de l'effectif et l'amélioration générale du rendement pour compenser la hausse des dépenses. Un volume accru et des gains de productivité devraient garder les recettes à leur moyenne actuelle au cours des cinq prochaines années.



J. H. Burdakin
Président, Société du Grand-Tronc
Duluth

Les Télécommunications, des liens essentiels

Le ralentissement de l'économie a entraîné la rentabilité des Télécommunications du CN en 1976 au point de maintenir les recettes à un niveau de 11,8% inférieur à celles de l'année précédente.

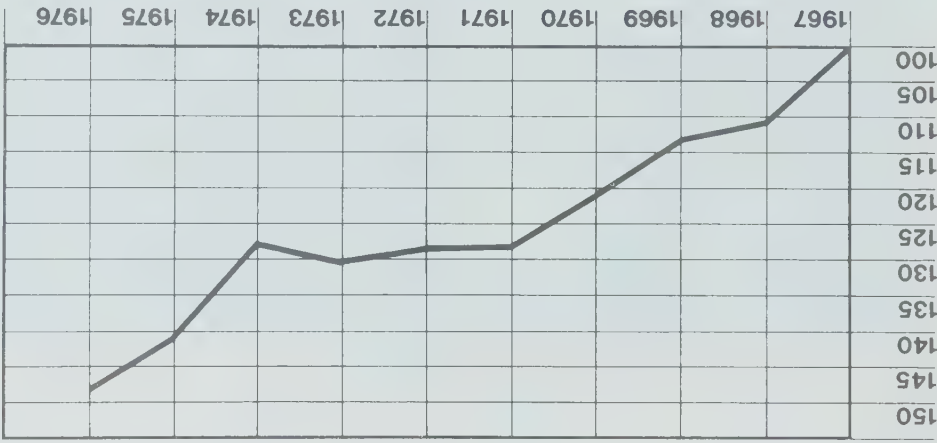
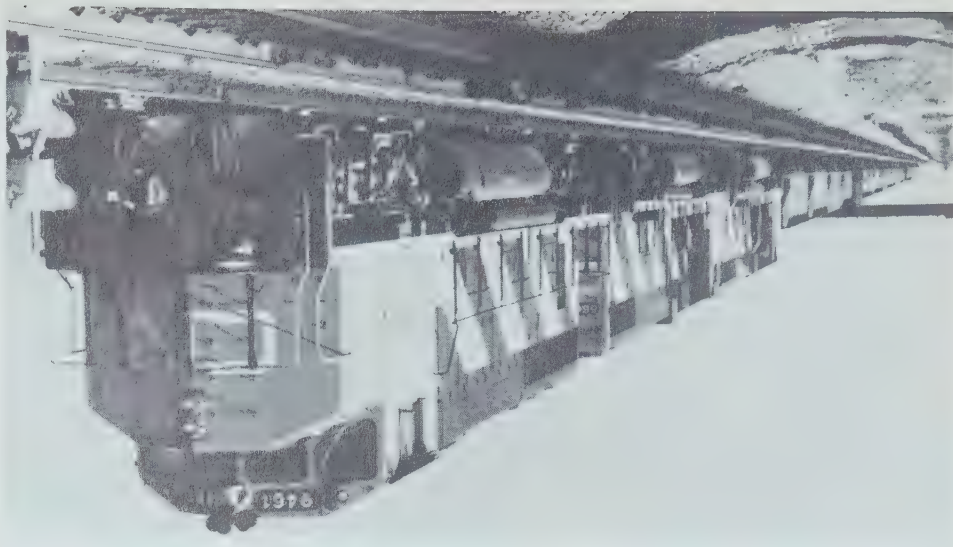
Télécommunications CN
Tableau synoptique

	1976	1975
Recettes	\$125,1	\$118,3
Dépenses	105,6	96,3
Revenu d'exploitation	19,5	22,0
Autres	0,6	0,8
Revenu	\$ 20,1	\$ 22,8

Les Télécommunications procurent des services de téléphonie à Terre-Neuve et au Grand Nord canadien, en plus de fournir, en collaboration avec les Télécommunications du CP, de la télégraphie et d'être un transporteur de données; elles procurent aussi des services de communications au CN. Le CNCP obtient la plus grande part du marché fort concurrentiel des communications commerciales au Canada. Le marasme des affaires et l'inflation ont entraîné les résultats financiers plutôt décevants de l'année.

Changements rapides

Malgré cette situation, l'année en fut une de progrès pour les Télécommunications du CN dans tous les aspects de leur vaste champ d'action. La division a fait bonne figure auprès de ses associés et concurrents en maintenant le Canada à l'avant-garde dans le domaine des communications. Aucune autre industrie ne change si rapidement et aussi radicalement; par exemple, le télégramme qui était un moyen courant de communications, semble tomber en désuétude. En 1976, les



Charge brute par train

Un autre objectif important de CN Rail consistera à réclamer une pleine compensation lorsqu'il s'agira de fournir des services, comme le transport des céréales aux tarifs "Crownsnest", lesquels occasionnement des déficits sub-

Répartition des recettes		Répartition des dépenses	
(en millions)		(en millions)	
1976	1975	1976	1975
Wagons complets	\$1 250.1	\$1 068.8	
Services intermodaux	164.0	126.2	
Messageries	34.2	38.0	
Voyageurs	208.7	186.6	
Autres	5.4	5.4	
Services divers	7.9	7.7	
Subventions du gouvernement	60.7	36.8	
Grand total	\$1 731.0	\$1 469.5	

stantiels. Le rapport de la commission Snavely sur les coûts du transport des céréales, de même que le travail de la commission Hall sur les conditions du transport, laissent espérer une solution à ce problème de longue date.

Répartition des dépenses		Grand total	
(en millions)		\$	
1976	1975	1976	1975
Transport	\$ 453.1	\$ 418.3	
Matériel	305.6	289.5	
Entretien	217.7	194.0	
Total Exploitation	976.4	901.8	
Autres dépenses	514.6	468.5	
Charges des autres divisions	82.9	76.0	
Grand total	\$1 573.9	\$1 446.3	

Quelques données

Le revenu de CN Rail s'est amélioré à cause principalement de l'augmentation des recettes des wagonnées et des services intermodaux, et du contrôle des dépenses. Les recettes tonnes-milles ont augmenté de 4%, ce qui a produit un revenu additionnel d'environ \$60 millions. Les hausses de tarifs ont rapporté environ \$160 millions. L'augmentation du volume a été de 4% comparativement à une hausse des dépenses de 1.8%, si on élimine les effets de l'inflation sur les salaires, le matériel et le carburant.

Le rendement financier amélioré se reflète dans le coefficient d'exploitation qui a diminué de 98.4 en 1975 à 90.9 en 1976.

Les recettes d'exploitation de 1976 se sont élevées à \$1 731 millions, soit une amélioration de \$261.5 millions ou de 17.8% sur 1975.

Accidents à la baisse

Le taux des accidents de 1975 a continué de s'améliorer en 1976, avec une diminution de 24% du nombre d'accidents de train et de triage et de 12% du nombre d'accidents entraînant des blessures graves. Les responsables de l'exploitation ont pu assister à des ateliers sur la dynamique ferroviaire. On attribue l'amélioration aux efforts en vue d'inciter les équipes de train à observer le règlement, à la formation de nouvelles équipes et au recyclage d'équipes déjà en place.

Le fait de fixer des objectifs pour diminuer les accidents et les blessures a haussé la motivation des employés. D'autres éléments sont entrés en ligne de compte, dont la hausse des normes d'entretien et la vérification de la sécurité dans les secteurs où les accidents et les blessures sont nombreux.

Recettes et productivité ont grimpé en flèche

L'objectif immédiat de la division Rail consiste à améliorer le rendement des investissements. Pour ce faire, il faut s'assurer une plus grande part des marchés du transport rentable dans les années à venir. Bien qu'il cherche à étendre sa clientèle, le CN doit toujours s'efforcer de la mieux servir. Le fait que l'on s'attarde sur un service amélioré de trains et une meilleure utilisation de tout le matériel roulant laisse prévoir une hausse accrue de la productivité. Cet élément est d'autant plus important que la politique gouvernementale veut relever les prix du pétrole canadien au niveau international, ce qui entraînera des charges toujours plus lourdes en carburant.

CN Rail
Tableau synoptique

	1976	1975
Recettes	\$1 731.0	\$1 469.5
Dépenses	\$1 573.9	\$1 446.3
Revenu	\$ 157.1	\$ 23.2
	(en millions)	

Bien que le contrôle des dépenses soit important, il ne représente qu'un élément de sa productivité. En fin de compte, il est plus important que le CN augmente le volume et la nature de ses affaires, de manière à ce qu'il soit rentable. Il faut donc avoir recours à un marketing efficace. Il est à noter qu'en 1976, les innovations en matière de marketing ferroviaire ont produit des résultats financiers améliorés, y compris une hausse de 30% des recettes des services intermodaux. Malgré une année de récession en ce qui a trait à la concurrence dans l'industrie du camionnage, le revenu du service piggy-back du CN a grimpé, ce qui fait foi de la force de concurrence de ce concept intermodal.

CN Rail, la division responsable principalement du transport ferroviaire marchandises du CN, a augmenté considérablement ses revenus en 1976, malgré la lenteur du redressement économique au Canada. Le revenu a été de \$157.1 millions, au regard de \$23.2 millions en 1975. Le principal soutien de la division, les recettes des wagonnées, n'a pas augmenté autant qu'on l'avait prévu.

Il y a eu des majorations de tarifs au cours de l'année et les recettes tonnes/milles se sont accrues de 4%. On attribue aussi l'accroissement des revenus à la hausse de productivité. La «charge brute par train», soit la pesantueur des marchandises transportées par chaque train, demeure une mesure excellente de la productivité ferroviaire. Selon cette formule, elle a été de 5.1% supérieure à 1975.

La productivité accrue est aussi le résultat de la campagne entreprise dans toute la division pour contrôler les dépenses. On a comprimé l'effectif chez les rouliers, les sédentaires, à l'administration et dans les cadres. Les réductions dans ces deux derniers cas n'ont été qu'une poursuite du programme entamé en 1975 en vue de diminuer les frais d'exploitation, tandis qu'on a tenté d'améliorer la productivité dans tous les secteurs de l'exploitation ferroviaire.

Grand besoin d'efficacité

L'action de CN Rail en vue de réduire les dépenses doit tenir compte du besoin primordial de continuer à exploiter le chemin de fer conformément aux normes les plus élevées du monde, ce qui est essentiel dans le climat et la géographie du Canada. Par exemple, les déboursés d'entretien de la voie ont augmenté de 12% en 1976, en raison d'un programme à long terme d'amélioration des installations.

R. R. Latimer
Vice-président et
directeur général, CN Rail



L'année financière

Résultats comparatifs

bleau ci-dessous a été conçu de façon à faire la comparaison entre les résultats nets de 1976 et 1975, au niveau des centres de profit.

Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada

Bénéfices et surplus - Répartition par divisions

Exercice clos le 31 décembre

	1976	1975
CN Rail	\$ 157.1	\$ 23.2
Société du Grand-Tronc	13.9	3.5
Télécommunications CN	20.1	22.8
Camionnage CN	1.6	6.6
Messageries CN	(35.0)	(39.3)
Services voyageurs CN	(50.6)	(70.9)
Hôtels CN	(0.1)	3.6
CN Marine	—	—
Divers	33.7	(4.2)
	<u>140.7</u>	<u>(54.7)</u>
	128.9	113.4
	<u>11.8</u>	<u>(168.1)</u>

Revenu (perte) de:

Revenu (perte) avant

Intérêt de la dette Charges financières (nettes)

Revenu net (perte) de l'exercice

Subvention — Loi sur les chemins de fer — traitée comme redressement au titre de l'exercice précédent depuis l'adoption des versements sur base courante

Surplus (déficit)

Note 2:

Les résultats indiqués pour CN Rail et les Services voyageurs CN comprennent les versements effectués au titre de la Loi sur les chemins de fer pour couvrir des pertes se rapportant principalement aux lignes secondaires (1976 — \$60.7 millions; 1975 — \$36.8 millions) et aux services voyageurs (1976 — \$156.4 millions; 1975 — \$118.0 millions). Des recettes de nature semblable, au titre d'années antérieures, sont inscrites au poste Divers (1976 — \$38.1 millions; 1975 — \$4.9 millions).

Les montants ci-dessus ne tiennent pas compte de l'élimination subséquente des transactions entre divisions, lesquelles ont été enregistrées dans la plupart des cas au prix courant et, dans le cas des services ferroviaires fournis par CN Rail aux Services voyageurs CN, selon la formule employée pour l'établissement des prix de revient aux fins de la subvention du gouvernement.

Le surplus de \$11.8 millions du CN en 1976 est attribuable principalement à une hausse sensible du revenu de CN Rail. Des recettes d'exploitation accrues de 17.8%, grâce à des tarifs majorés et à une augmentation de 4% du trafic, ont amélioré le revenu. Le contrôle strict des dépenses est cependant le facteur le plus important du bon rendement financier de CN Rail.

Immobilisations

Une marque de confiance Le CN s'est adressé pour la première fois, fin 1975, au marché européen des investissements. Il a emprunté \$85 millions sans la garantie du gouvernement canadien, ce qui démontre la confiance des investisseurs internationaux en l'avenir commercial du CN. La dette à long terme de la Compagnie a augmenté de \$167.3 millions en 1976. Il en a résulté, en même temps qu'une hausse générale des taux d'intérêt, des charges financières de \$128.9 millions, soit \$15.5 millions de plus qu'en 1975.

Les immobilisations ont baissé dans la plupart des divisions de la Compagnie. Un tableau comparatif pour 1976 et 1975 suit.

	1976	1975
CN Rail	\$318.0	\$348.2
Société du Grand-Tronc	15.3	11.3
Télécommunications CN	38.2	42.2
Camionnage CN	4.0	7.1
Messageries CN	6.9	11.8
Services voyageurs CN	6.8	—
Hôtels CN	7.1	4.2
Divers	13.5	35.7
	<u>409.8</u>	<u>460.5</u>
Valeur en capital des biens loués à bail	\$ 4.0	\$ 62.0
CN Rail	—	—
Société du Grand-Tronc	10.8	\$424.6
Total	<u>\$424.6</u>	<u>\$522.5</u>

Le CN: rentabilité au service

du Canada



Monsieur le Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous présenter le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1976. Le CN est heureux de pouvoir déclarer son premier excédent en 20 ans. Ce surplus a été réalisé durant une période difficile, alors qu'une situation économique instable compliquait l'action de la compagnie qui effectuait une réorganisation interne consistant à créer six divisions pour améliorer la rentabilité de l'entreprise. Le Conseil d'administration est conscient de l'effort déployé par les hommes et les femmes qui composent le CN et remercie toutes les personnes responsables des importantes réalisations et du grand essor du CN en 1976.

Le Président du conseil,

Pierre Taschereau

Pierre Taschereau, C.R.

Le Président-directeur général,

R. A. Bandeen

R. A. Bandeen, D.Ph.

le 31 mars 1977.



Pierre Taschereau, C.R.



R. A. Bandeen, D.Ph.

Le Canadien National a réalisé en 1976 son premier bénéfice d'ensemble en 20 ans, dépassant de beaucoup le rendement prévu. La Compagnie rend compte d'un surplus de \$11.8 millions au 31 décembre 1976, au regard d'un déficit de \$16.4 millions l'année précédente.

Ces résultats surviennent dans des conditions économiques incertaines tant au Canada que dans le monde. Le strict contrôle des dépenses, le marketing dynamique et les bénéfices des percées technologiques y ont tous contribué.

Au service du public

Si ce fut une année rentable, ce fut aussi une année de progrès dans l'épanouissement du rôle du CN qui est de servir tous les Canadiens qui en sont propriétaires. Le CN a continué de servir le public dans le rail, l'intermodal, les messageries, le camionnage, les hôtels, l'immobilier, la consultation et dans d'autres secteurs d'activité. L'entreprise a accru son efficacité en se restructurant en six divisions semi-autonomes, ayant comme mission de faire des bénéfices, capables de s'adapter plus soupagement, avec l'aide d'un personnel-conseil, aux fluctuations des conditions financières et des marchés. Ces six divisions sont: CN Rail; La Société du Grand-Tronc; Télécommunications; Camionnage et Messageries; Voyageurs, Hôtels et Tour CN; CN Marine. Les pages suivantes résument l'activité, le rendement et la perspective de chacun des centres de profit en 1976.

Direction

Pierre Taschereau, C.R.

Président du Conseil

R. A. Bandeen, D.Ph.

Président-directeur général

C. F. Armstrong

Vice-président, Région des Montagnes

Edmonton

W. H. Bailey

Vice-président, Achats et

gestion des stocks

D. W. Blair

Vice-président,

Région de l'Atlantique

Moncton

J. H. Burdakin

Président,

Société du Grand-Tronc

Detroit

G. C. Campbell

Vice-président,

Marketing voyageurs

J. L. Cann

Vice-président, Exploitation

G. M. Cooper

Vice-président

et Secrétaire général

J. G. Cormier

Vice-président, Relations publiques

W. R. Corner

Vice-président

J. Cunningham

Trésorier

J. M. Duncan

Vice-président, Affaires générales

J. C. Gardiner

Vice-président

J. Gratwick

Vice-président

CN Marine

R. J. Hansen

Vice-président, Région des Prairies

Winnipeg

A. H. Hart, C.R.

Vice-président senior

Vancouver

K. E. Hunt

Vice-président, Relations industrielles et organisation

Toronto

Chief de train de marchandises

M. Alonzo Blackwood,

Toronto

Couverture:

A. J. Kühr

Directeur général,

Télécommunications

Toronto

George Lach

Vice-président,

Services voyageurs et hôtels

R. R. Latimer

Vice-président et

directeur général, CN Rail

R. E. Lawless

Vice-président,

Marketing marchandises

J. W. G. Macdougall, O.B.E., C.R.

Vice-président exécutif

Président, CANAC Consultants

Limitée

Y. H. Masse

Vice-président,

Camionnage et Messageries

W. D. Pigott

Vice-président, Affaires générales

E. D. Pinsonnault, C.R.

Vice-président, Contentieux

J. F. Roberts

Vice-président,

Région du Saint-Laurent

Montréal

J. H. Spicer

Vice-président, Affaires générales

S. D. H. Thomas

Contrôleur général

J. L. Toole

Vice-président

Administrateur délégué

Division des investissements du CN

A. R. Williams

Vice-président,

Région des Grands-Lacs

Toronto

Conseil d'administration

Chemins de fer Nationaux du Canada

D. A. Anderson, C.R.

Toronto

R. A. Bandeen, D.Ph.

Montréal

***Pierre Des Marais II**

Montréal

Austin E. Hayes

Halifax

J. S. Hinds

Sudbury

L. C. L. Jolivet

Vancouver

C. Kroft

Winnipeg

André Monast, C.R.

Québec

***H. C. Pinder**

Saskatoon

***Ewart E. Pratt**

Saint-Jean (T.-N.)

***Pierre Taschereau, C.R.**

Président

Montréal

W. J. Vancise

Regina

***Membre du Comité de vérification**

des comptes

Année mauvaise aux hôtels

8

Etats financiers consolidés

15

Service voyageurs

7

Compagnies du Groupe CN

14

Messageries

7

Le CN tel qu'il est

13

Le camionnage

6

Retraites

12

Les télécommunications

5

Les gens du CN

12

Fortie amélioration aux E.-U.

5

La direction générale

11

Hausse des recettes

3

Un bénéfice aux immeubles

10

L'année financière

2

CANAC

10

Profit accru du CN

1

CN Marine

9

Table des matières

Rapport annuel 1976

Une
bonne
année

CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA

